ANNO XXXV. Sabato, 4 Gennaio 1902 NUM. 1.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

Il *Monitore delle Strade Ferrate* col 1° gennaio 1902 è entrato nel suo XXXV anno di pubblicazione. Lunga e non infeconda fu la sua vita, che ci dispensa di fare, come è uso di tanti altri periodici in quest'epoca, le solite perorazioni e promesse. Il nostro passato è arra di quanto faremo pure nell'avvenire, sorretti soltanto dal benevolo concorso dei nostri lettori.

Agli abbonati antichi, cui è scaduta l'associazione colla fine dell'anno, ed a quelli nuovi, rivolgiamo viva preghiera di sollecitare la loro ordinazione, per evitare ritardi od interruzione nel ricevimento del giornale.

LA RELAZIONE DEL SENATORE COLOMBO
SUL PROGETTO PER GLI ACCESSI AL SEMPIONE

Il Senato ha approvato a grande maggioranza il progetto di legge per gli accessi al Sempione, la quale venne promulgata con Decreto Reale pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 31 dicembre u. s.

Per quanto l'argomento sia ormai felicemente esaurito, crediamo utile riportare alcuni punti della Relazione del senatore Colombo, per la competenza e l'autorità del tecnico e dell'uomo di Stato illustre.

*

L'on. Colombo, dopo aver accennato alle note fasi laboriose della questione, prosegue:

La linea del Sempione ha un carattere che la distingue da tutti gli altri valichi alpini: quello, cioè, di presentare, pur essendo una linea alpina, un andamento e un profilo paragonabili a quelli di una linea di pianura. Per questa ragione non possono servire da termini di confronto le linee internazionali già attivate attraverso le Alpi, come sarebbe il Gottardo, i cui caratteri sono la grande elevazione del punto culminante e le forti pendenze. La linea del Sempione, invece, presenta fra Losanna e Iselle pendenze mitissime, non maggiori di dieci per mille, salvo quattro chilometri a dodici per mille presso Sierre; e il suo punto più alto è alla quota di circa 700 metri sul livello del mare, mentre gli altri passaggi alpini hanno pendenze sino a 25 metri per mille e punti culminanti superiori a 1100 metri. Ne viene di conseguenza che, per servire al traffico permesso dalle favorevoli condizioni del percorso Losanna-Iselle, le linee d'accesso devono presentare vantaggi eguali, almeno nella massima parte del loro sviluppo. Ora, in tali condizioni non si trova l'unica linea di accesso esistente Gozzano-Domodossola.

La linea Gozzano-Domodossola non era stata considerata come linea internazionale nella legge del 1879: era stata messa dapprima in terza categoria, e poi fu portata in seconda, ritenendola come una linea di interesse puramente provinciale (Relazione Grimaldi); e come tale fu quindi costrutta. È una linea a semplice binario, che presenta numerose curve, 8500 metri in curva sopra un percorso di 16,000 metri, nel tronco Gozzano-Omegna, con tratti orizzontali spesso assai brevi nei punti di flesso, a pendenze che vanno da 9 a 17 per mille, salendo all'altezza di 371 metri a Corconio, per discendere a 271 metri a Domodossola. Non è quindi una linea capace di prestarsi a un servizio di treni internazionali nelle stesse condizioni della linea Losanna-Iselle; e si può facilmente dimostrare, coi dati delle pendenze, del grado di prestazione delle locomotive e della composizione dei convogli, che la sua potenzialità è circa di metà inferiore a quella di una linea che si trovasse nelle condizioni di profilo della Losanna-Iselle. È bensì vero che fra Iselle e Domodossola è intercalato il tronco di 19 chilometri ora in costruzione, che ha pendenze di 25 per mille; ma questo non è un ostacolo all'esercizio dell'intero percorso come su una linea di pianura.

Si sarebbe potuto evitarlo, infatti, allungando la lun-

ghezza di quel tronco e riducendo in proporzione la pendenza; nè mancavano progetti in questo senso; ma si è preferito di concentrare le difficoltà sopra questi soli 19 chilometri, perchè, trattandosi di un tronco così breve, si può fare su di esso il servizio dei grandi treni internazionali di 150 a 250 tonnellate colla doppia trazione ed a velocità più o meno ridotta, senza mai essere obbligati a scomporre i treni, nè dover perdere più di pochi minuti di tempo per la minor velocità; mentre ben diverso sarebbe il caso se le pendenze anormali si presentassero, come avverrebbe fra Iselle e Gozzano, lungo tutto un percorso di 73 chilometri.

Fu detto che si sarebbe potuto provvedere egualmente alle comunicazioni più dirette con Torino e con Milano, allacciando semplicemente Arona con Gravellona, servendosi della linea di Gozzano per le comunicazioni con Genova e riportando la costruzione della linea Arona-Domodossola e della Borgomanero-Arona a quando si fosse attivato il secondo binario nella galleria del Sempione; ma l'adattamento delle stazioni lungo la linea Gozzano-Domodossola per renderle atte al nuovo traffico e l'allacciamento a Gravellona avrebbero richiesto sin d'ora una spesa valutata a non meno di 5 milioni; e ciò malgrado, all'apertura della seconda galleria del Sempione si sarebbe pur sempre dovuto por mano egualmente alla costruzione di una conveniente linea d'accesso, cioè fare allora ciò che col presente disegno si propone di far subito, o correggere e adattare a doppio binario la linea esistente, sottoponendosi, nell'una e nell'altra ipotesi, ed una spesa uguale o maggiore e certo arrivando molto in ritardo con grave danno del traffico.

Col presente disegno di legge, invece, gli accessi al Sempione vengono definitivamente sistemati fin d'ora, non essendo dubbio che l'intensità del traffico raggiungerà ben presto, come avvenne pel Gottardo, gli alti limiti previsti per il collocamento del secondo binario. Una nuova linea che muovendo da Arona si eleva gradatamente lungo la riva destra del Lago Maggiore e la valle della Toce sino alla quota di Domodossola, dove si allaccia col tronco in costruzione Iselle-Domodossola, con pendenze non mai maggiori di 6 per mille e curve di non più di 600 metri di raggio, già predisposta nella sede stradale, nelle gallerie e nelle opere d'arte per il doppio binario, viene a costituire il tronco principale di accesso, sostituendosi alla attuale linea per Gozzano, la quale viene riservata al traffico locale. Una nuova e grande stazione ad Arona serve per lo smistamento del traffico, e di là si avviano i treni sulle tre direzioni di Genova per Novara, di Milano per Sesto Calende e di Torino per la nuova linea Santhià-Borgomanero, che con questo disegno di legge vien prolungata sino ad Arona. Questa nuova linea di accesso, per il suo profilo altimetrico e pel suo andamento planimetrico, viene quindi a trovarsi in condizioni affatto eguali alla linea Losanna-Iselle e si presta egualmente al servizio internazionale, con una potenzialità doppia di quella della linea attuale per Gozzano-Novara; e così rimane inalterato su tutto il percorso da Losanna a Torino, Genova e Milano, salvo la breve interruzione di 19 chilometri fra Iselle e Domodossola, quel tipo di linea di pianura che caratterizza il valico del Sempione.

L'importanza di questo carattere del valico del Sempione è così grande, che si cerca di raggiungerlo anche sulla linea di allacciamento colla rete francese al di là di Losanna. Mentre al presente la comunicazione di Parigi con Losanna, e quindi col Sempione, è resa difficile dal passaggio del Giura a Pontarlier, che offre pendenze fino al 23 per mille, si sta già studiando una variante Frasne-Vallorbes, che accorcia il percorso di 17 chilometri e abbassa il punto culminante del passaggio del Giura da 1014 a 894 metri; e d'altra parte si pensa a portare la linea del Sempione sopra Ginevra, sia per St. Amour-Bellegarde, sia per Lons-le-Saunier attraverso le Faucille: progetti che tenderebbero ad avvicinare sempre più la ferrovia Parigi-Sempione al tipo delle ferrovie di pianura. È probabile che qualcuna di queste varianti sarà attivata prima o poco dopo l'apertura del Sempione; ma in ogni modo, con esse o senza di esse, la distanza fra Parigi e Milano, che pel Gottardo misura 893 chilometri effettivi e 993 virtuali, e pel Cenisio 949 effettivi e 1049 virtuali, sarà sempre, tenuto conto dell'accorciamento ottenuto colla Domodossola-Arona, nei limiti di 815 a 830 chilometri effettivi o di 870 a 900 virtuali: ciò che dimostra, senza bisogno di altri ragionamenti, quale interesse abbia l'Italia a favorire questo passaggio e a contribuire a migliorarne le condizioni, già così favorevoli in confronto agli altri passaggi delle Alpi.

Per l'attuazione delle nuove linee di accesso al Sempione, sistemata come si disse, il Governo poteva scegliere due vie: o accogliere le domande del Comune di Torino e della Provincia di Milano, che chiedevano la concessione delle linee Arona-Domodossola e Santhià-Borgomanero-Arona col sussidio chilometrico di L. 5000, o costruirle direttamente, trattandosi di ferrovie importanti aventi carattere internazionale. Fra queste vie il Governo scelse la prima, che del resto era già additata, quanto al tronco Santhià-Borgomanero, della citata legge del 1898, garantendosi col riservarsi la facoltà di riscatto, per potere a tempo opportuno venire in possesso delle linee concesse. E forse, dato il sistema della concessione a sussidio chilometrico, avrebbe potuto accordarla per Decreto Reale; ma poichè potevano nascere dubbi sulla facoltà di farlo, tanto per la clausola del riscatto nel caso in cui, come si vedrà, diventi obbligatorio, quanto per il modo di considerare le nuove linee rispetto alle esistenti in base alla legge 30 aprile 1899, così ha creduto meglio di chiedere su queste concessioni l'approvazione del Parlamento; e di questo riguardo il Porlamento non può certo non essergli grato.

La concessione della costruzione e dell'esercizio delle due linee è data dal Governo alla Provincia di Milano e al Comune di Torino e per esse alla Società Mediterranea, da loro presentata come sub-concessionaria e autrice dei progetti, colle Convenzioni e coi Capitolati annessi al presente disegno di legge, sui principali articoli dei quali sarà utile di portare il vostro esame.

Le due Convenzioni e i due Capitolati sono in massima conformi fra loro, differendo soltanto in alcuni particolari. Così la concessione è data ai due richiedenti, e per essi alla Società Mediterranea, col sussidio chilometrico di L. 5000; ma, mentre il sussidio è dato per 70 anni per la linea Arona-Domodossola e per il tronco Borgomanero-Arona, è dato invece per 75 anni per l'altro tronco Santhià-Borgomanero, in causa della citata legge 3 agosto 1898, n. 357, che così dispose.

E nei capitolati son diverse le disposizioni relative alle dotazioni delle due linee, data la diversa loro importanza relativa; e non è, per la stessa ragione, contemplato il caso del doppio binario per la linea Santhià-Borgomanero-Arona. La durata della concessione è, in ambo i casi, di 90 anni; e pure per ambidue i casi, lo Stato si riserva di partecipare agli utili dell'esercizio a partire da un utile netto di 7 1|2 per 100, invece del 10 per 100 fissato dalla legge sui Lavori Pubblici 20 marzo 1865. Le linee dovranno essere pronte per l'esercizio all'epoca dell'apertura del Sempione, e, in ogni caso, non più tardi del 31 dicembre 1904.

L'art. 3 dei Capitolati si riferisce alle dotazioni di materiale mobile e di esercizio. Su questo punto fu osservato da alcuni che le dotazioni iniziali, stabilite a L. 20,000 al chilometro per la Arona-Domodossola e a L. 12,000 per la Santhià-Arona, non fossero sufficienti, a quindi la Società Mediterranea potesse essere costretta a ricorrere al materiale di Stato; mentre da altri si espresse il timore contrario, e cioè che la Società concessionaria potesse esagerare nella quantità di materiale per poi cederlo al Governo nel caso di riscatto. La vostra Commissione non crede che si possa verificare questa seconda supposizione, anzi è piuttosto inclinata a credere che, in casi normali, quelle cifre di dotazione sarebbero piuttosto scarse.

Osserva però che, la Mediterranea non ha più l'esercizio allo scadere delle Convenzioni, e allora non si tratta che di un anno d'esercizio al più, per cui la eventuale scarsezza delle dotazioni non avrebbe tempo di farsi sentire, e lo Stato provvederà poi; o si rinnovano le Convenzioni, e allora si faranno patti nuovi anche per le dotazioni. Bisogna inoltre rammentarsi che su queste grandi arterie internazionali il materiale di lusso pei viaggiatori e anche il materiale per la merce provengono in parte notevole dalle reti estere; quindi oltre che di dotazione per materiale nuovo si tratterà anche di noleggio, il cui importo potrebbe portare per una piccola quota un qualche aggravio allo Stato, se non si limitasse, come si disse, a un brevissimo periodo di esercizio. La Commissione di Finanza crede, quindi, che si possano accettare le dotazioni come sono stabilite nell'art. 3 dei due Capitolati.

Molte obbiezioni furono sollevate sulla facoltà di introdurre varianti al progetto approvato, data alla Società subconcessionaria nell'art. 7 dei due Capitolati. Ora non è molto probabile che si introducano varianti di notevole importanza, dopo il lungo ed accurato esame che dei progetti ha fatto il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici; ma se anche se ne introducessero, sarà sempre sufficiente garanzia il consenso che deve dare il Governo, sentito il Consiglio Superiore, come è prescritto dall'art. 7.

Molto encomiabile è la disposizione dell'art. 8 del Capitolatc per l'Arona-Domodossola, perchè le espropriazioni e le linee sieno predisposte per il collocamento del secondo binario. E' più che mai probabile che un valico, il quale apre la più diretta comunicaziane con l'Italia ai Cantoni svizzeri compresi fra Neuchâtel e Berna e a tutta la zona francese che dal Giura si estende sino alla Manica, e permette di andare in 15 ore da Milano a Parigi, raggiungerà ben presto un traffico di 50 mila lire al chilometro. La stessa urgenza non manifestandosi per l'altra linea Arona-Santhià, sulla quale non si dirige che una parte di tutto il traffico percorrente la linea principale, non era necessario di imporre una eguale condizione per la sua costruzione. Egualmente commendevole è la disposizione inserita nei due Capitolati per l'eventualità della adozione della trazione elettrica, che certo non è lontana, sopratutto trattandosi di linee alpine e subalpine.

Le modalità pel riscatto, stabilite negli art. 17 del primo e 16 del secondo Capitolato, hanno dato luogo a parecchie osservazioni. Queste osservazioni si riferiscono tanto all'epoca quanto al prezzo del riscatto.

Circa l'epoca del riscatto, il Govero si è obbligato a riscattare le due linee al 30 giugno 1905, quando la Società Mediterranea cessi a quell'epoca dall'esercizio della sua rete; e ciò ben si comprende, tanto dal punto di vista dell'interesse dello Stato o del nuovo concessionario dell'esercizio, che non potrebbero tollerare che una rete intercalata nella propria si trovi in mano altrui, quanto da quello della Mediterranea che dovrebbe temere per la sua piccola rete gli effetti della concorrenza da parte dello Stato o del nuovo concessionario dell'esercizio. In tal caso il prezzo del riscatto è stabilito nei suindicati articoli in due determinate somme, che comprendono gli interessi durante la costruzione; alle quali somme si devono aggiungere le spese constatate per l'acquisto del materiale mobile e d'esercizio e degli approvvigionamenti.

Nel caso, invece, che la Società Mediterranea continui l'esercizio della rete dello Stato, il Governo si riserva la facoltà di riscatto al 30 giugno 1905, alle suddette condizioni di prezzo: e ove non si producesse in quell'epoca al riscatto, la facoltà di riscattare si intende prorogata al trentennio previsto dalla legge sui Lavori Pubblici del 20 marzo 1865, nei termini e colle norme fissate dall'articolo 284 di quella legge, vale a dire corrispondendo un'annualità proporzionale ai prodotti netti massimi verificati durante il quinquennio precedente il riscatto; salvo, però, nuovi patti da stipularsi colla Società con speciale convenzione o nel nuovo contratto d'esercizio. Resta dunque inteso che il Governo si è riservato in questo caso di anticipare anche, se crede, il riscatto prima della scadenza del trentennio; e siccome nella valutazione del prodotto netto è giusto che si tenga un equo conto dell'economia e della maggior facilità dell'esercizio che la nuova rete consente alla Società sub-concessionaria di ottenere, in confronto al caso in cui avesse dovuto fare lo stesso esercizio sulle linee esistenti attualmonte; così la vostra Commissione ha trovato molto saggia la riserva fatta dal Governo per una eventuale anticipazione del riscatto a condizioni da convenire, e non può che approvare tale riserva e l'impegno, preso dal Governo coll'art. 3 del disegno di legge sottoposto al nostro esame, di presentare al Parlamento un progetto di legge per determinare in qual tempo si dovrà effettuare il riscatto, quando al 31 marzo 1904 non sieno intervenuti gli speciali accordi previsti negli art. 17 e 16 dei due Capitolati.

Rimane in fine stabilito, come era naturale, e come appare anche dalle dichiarazioni fatte dall'on. Ministro dei Lavori Pubblici nell'altro ramo del Parlamento, che il sussidio chilometrico cesserà in ogni caso dal giorno in cui le linee saranno riscattate.

Resta la questione del prezzo del riscatto, fissato nelle due Convenzioni a L. 28,350.000 per la Arona-Domodossola e a L. 17,375.000 per la Arona-Santhià, compresi gli interessi durante la costruzione e non comprese le spese per dotazione di materiale mobile e d'esercizio, da pagarsi a parte. Queste cifre sono il risultato di un accurato studio fatto dall'Amministrazione e dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, e di lunghe e laboriose trattative; e corrispondono a un costo unitario di L. 506,000 al chilometro per la Arona-Domodossola (56 chilometri) e di L. 267,000 al chilometro per la Arona-Santhià (65 chilometri).

La vostra Commissione crede che questi costi chilometrici non sieno sproporzionati all'importanza delle linee. Termini di confronto con linee esistenti, poste in condizioni consimili, possono essere le linee Novara-Pino e meglio ancora la linea Gozzano-Domodossola costrutta nella stessa plaga delle due nuove linee.

Ora, dalla Relazione sulla costruzione delle strade ferrate italiane dal 1° gennaio 1896 al 31 dicembre 1900, pubblicata testè dal R. Ispettorato, risulta che la Novara-Pino costò L. 675,542 al chilometro e la Gozzano-Domodossola L. 559,546.

Bisogna osservare che nei prezzi di costo della linea costrutta dallo Stato non entrano nè le spese generali, nè gli interessi durante la costruzione, che sono, invece, naturalmente calcolati nelle cifre stipulate nel riscatto; inoltre la Arona-Domodossola è tutta predisposta pel secondo binario, mentre la Gozzano-Domodossola è a un solo binario; e sono ben maggiori le opere d'arte della prima in confronto alla seconda. Conviene pure aggiungere che le espropriazioni costeranno, almeno per il percorso lungo il Lago Maggiore, somme rilevanti, dovendosi spesso attraversare proprietà di grande valore; che anzi, essendosi iniziati gli studi qualche anno fa, la speculazione ha avuto tempo di approfittarne, come pare avvenga pure oggi per il nuovo raccordo Porto di Genova-Rivarolo-Parco del Campasso; che, infine, il tempo trascorso dai primi studi ad oggi hanno ridotto il tempo lasciato per la costruzione a soli due anni e mezzo, ciò che importa un acceleramento straordinario di lavori e un corrispondente aumento di spese. Per tutti questi motivi il confronto fra i costi riferiti nella Relazione del R. Ispettorato e quelli risultanti dagli art. 17 e 16 dei due Capitolati, giustifica pienamente questi ultimi, per quanto è consentito di giudicare dai dati generali di fatto.

Ma, ultimo punto degno di esame è quello delle tariffe, regolate rispettivamente, per le due linee, dagli art. 19 e 18 dei rispettivi Capitolati. In essi si è ammesso, a vantaggio del commercio, ma certo a danno della Società sub-concessionaria, il cumulo delle distanze pel giuoco delle tariffe differenziali; però, quando il calcolo di ripartizione riusciva facile, come avviene allorchè si tratta di merci trasportate a carro completo o tassate come tali, si è ri-

servato bensì agli speditori il vantaggio delle tariffe stesse, ma per limitare il danno al concessionario, si è consentito che la ripartizione del prodotti per quelle merci sia fatta in ragione delle tasse che in base alle tariffe vigenti si sarebbero dovuto pagare pei percorsi rispettivamente fatti sulle linee dello Stato e del concessionario, considerati isolatamente e non cumulativamente.

Ciò, si intende, sino alla stipulazione di nuovi patti nel caso che si rinnovassero i vigenti contratti di esercizio fra lo Stato e la Mediterranea.

Tutti gli altri articoli delle due Convenzioni non richiamano speciali osservazioni, trattandosi di patti d'uso o naturalmente spiegabili. E quindi la vostra Commissione di finanza vi propone di approvarli e di approvare per conseguenza l'art. 1 del disegno di legge, l'art. 2 che necessariamente ne deriva, l'art. 3, del quale si è già trattato poc'anzi.

Si tratta di assestare, definitivamente gli accessi a un valico destinato ad accrescere in larga misura i vantaggi che l'Italia ha già tratto dal valico del Gottardo. Una nuova e vasta zona di efficienza in Svizzera e in Francia viene schiusa attraverso al Sempione per gli scambi coll'Italia e per il transito attraverso al Porto di Genova.

Quanto più riusciremo a migliorare le condizioni delle nostre linee di accesso e quelle delle linee che loro fanno seguito, e infine quelle dei porti ai quali queste linee fanno capo, e tanto meglio e più presto metteremo Genova in grado di competere con Marsiglia, il cui porto ha dietro di sè una magnifica rete, tutta piana, che si estende dal Mediterraneo al Mare del Nord; e tanto meglio porremo Brindisi in grado di sostenere senze perdite le concorrenze che si vanno accennando da parte di altri porti mediterranei. Gli interessi nazionali e commerciali spingono l'Austria a far capo al porto di Salonicco, al quale può giungere in breve riempiendo le lacune esistenti nella linea Vienna-Salonicco, fra Serajevo e Mitrovitza; ora, in confronto della distanza fra Londra e Brindisi attraverso il Sempione, Brindisi avrebbe sopra Salonicco un vantaggio di 620 chilometri; ma questi sono più che elisi dalla minor distanza di 390 chilometri che intercede per mare fra Salonicco e Suez in confronto di Brindisi.

Bisogna dunque controbilanciare gli effetti di queste condizioni sfavorevoli, contrapponendovi, per l'uno e per l'altro di questi porti, i provvedimenti capaci di eliderle.

Fra i primi provvedimenti si devono mettere queste linee di accesso che siamo ora chiamati a votare, e che accorciano sensibilmente le distanze effettive e virtuali lungo la linea del Sempione. Quando a questo accorciamento si aggiungeranno quelli che si stanno studiando pel passaggio del Giura, le distanze fra Londra o Parigi e Genova, Milano e Brindisi saranno ridotte al minimo in paragone di qualsiasi altra linea; e il primo effetto sarà di richiamare in Italia una più larga corrente d'oro di forestieri, vale a dire una più larga corrente a compenso degli eventuali sbilanci commerciali.

Ma altri provvedimenti si richiederanno, sopratutto per mettere il porto di Brindisi in grado di adempiere al suo ufficio, e per preparare in tempo il porto di Genova a prestarsi a quel grande aumento di traffico che seguirà senza dubbio l'apertura della galleria del Sempione. La vostra Commissione di finanza confida che l'on. Ministro dei Lavori Pubblici tanto sollecito degli interessi del paese, saprà affrontare anche questi problemi, dalla cui soluzione il paese attende così cospicui vantaggi economici; e in questa fiducia vi propone di approvare senz'altro il presente disegno di legge.

G. Colombo.

RESOCONTO STATISTICO DEL COMMERCIO E DELLA NAVIGAZIONE DI GENOVA

Anno 1900 e confronto col 1899

Dalla Camera di Commercio ed Arti di Genova abbiamo ricevuto il consueto Resoconto statistico del Commercio e della Navigazione di Genova per l'anno 1900 in confronto col 1899, or ora pubblicato.

Come per gli anni scorsi (1) riporteremo e riassumeremo, secondo l'opportunità, i punti principali di questo Resoconto statistico accuratissimo ed interessante.

Il Resoconto, come sempre, è preceduto dalla *Relazione sul movimento del Commercio e della Navigazione nell'anno 1899*, la quale fu, come al solito, compilata dalla Commissione di statistica ed approvata dalla Camera di Commercio, nella seduta del 25 novembre 1901, unitamente ai *Quadri statistici* che l'accompagnano.

I *Quadri statistici* sono divisi in due parti:

La *Parte prima* comprende il movimento commerciale riguardante le merci sdoganate, d'importazione ed esportazione, quelle in transito uscite per via di mare e per via di terra, le merci uscite dal deposito franco classificate in merci sdoganate, merci riesportate e quelle spedite con bolla e cauzione, il movimento delle merci nei depositi e le merci imbarcate e sbarcate nel porto.

La *Parte seconda* contiene il movimento marittimo, le costruzioni navali ed il materiale della marina mercantile nel compartimento.

DALLA RELAZIONE.

Commercio. — Il movimento complessivo del Porto di Genova nell'anno 1900 per le merci sia in arrivo che in partenza da e per l'estero e lo Stato, risultò in tonnellate 5,426,158, con un aumento in confronto dell'anno precedente di Tonn. 459,665. A questo aumento partecipò tanto il commercio internazionale quanto quello di cabotaggio, il primo con Tonn. 316,327, ed il secondo con Tonn. 143.338.

In questo movimento di Tonn. 5,426,158, di cui Tonnellate 4,925,791 con navigazione a vapore e Tonn. 500,367 con navigazione a vela, il commercio internazionale è rappresentato da Tonn. 4,593,322 e quello di cabottaggio da Tonn. 832,836; gli arrivi ascesero a Tonnellate 4.580.841 con un aumento di Tonn. 372,414 e le parteuze a Tonnellate 845,317 con un aumento di Tonn. 87,251.

Le merci che furono sdoganate, esportate o spedite in transito risultarono complessivamente di Tonn. 3,675,622 del valore di L. 915,350,484; ciò che porta un aumento di Tonnell. 83,020, e di L. 79,439,995 in confronte dell'anno 1899.

Distinguendo questo movimento, risulta che ascesero, le merci sdoganate a Tonn. 3,075,789 per il valore di lire 519,679,519, e cioè in più Tonn. 69,697 e L. 50,754,370; quelle esportate a Tonn. 232,300, del valore di L. 240,106,592, con un aumento di Tonn. 16,486, e di L. 25,357,536; e le merci in trensito a Tonn. 367,533, con un valore di lire 155,564,373, il che diede una diminuzione nel peso di Tonn. 3163, ma un aumento nel valore di L. 22,576,815 dovuto specialmente alla maggiore quantità della seta in transito che ha un prezzo rilevante, ed al maggior prezzo unitario assegnato nel 1890 al cotone in bioccoli.

In grande maggioranza è il transito via di terra che diede Tonn. 340,184 per un valore di L. 113,259,691.

All'aumento sia del peso che del valore delle merci sdoganate contribuirono le Categorie 1ª (Spiriti, bevande ed olii), 3ª (Prodotti chimici, generi medicinali, resine e pro-

(1) Per richiamo ai precedenti *Resoconti degli ultimi 3 anni*, vedi:
anno 1897 in confronto col 1896 nei numeri 3 e 5 del 1899
» 1898 » 1897 » 3, 5, 6, 7 » 1900
» 1899 » 1898 » 4, 5, 7 » 1901

fumerie) 7ª (Lana, crine e peli), 9ª (Legno e paglia), 13ª (Pietre, terre, vasellame, vetri e cristalli). La categoria 15ª (Animali e spoglie di animali) diede un aumento nel peso, ma una diminuzione nel valore. Le Categorie 5ª (Canapa, lino, juta), 8ª (Seta), 11ª (Pelli), 12ª (Minerali e metalli), 14ª (Cereali) risultarono invece in aumento nel valore, ma in diminuzione nel peso. Le altre Categorie furono in diminuzione tanto nel peso che nel valore.

Nelle merci esportate diedero aumento tanto nel peso come nel valore le Categorie 3ª, 5ª, 12ª, 13ª e 14ª. Le Categorie 2ª, 9ª, 10ª e 15ª furono in aumento soltanto per il peso, avendo al contrario data una diminuzione nel valore. Le Categorie 8ª e 11ª che risultarono in diminuzione nel peso diedero invece aumento nel valore. Tutte le altre Categorie diminuirono sia nel peso che nel valore.

Il movimento ferroviario negli scali di Genova e di Sampierdarena delle merci a piccola velocità è rappresentato da Tonn. 4,442,100, con un aumento sull'anno 1899 di tonnellate 169,828. Distinguendo gli arrivi dalle partenze, risultano i primi di Tonn. 930.528 e le seconde di tonnellate 3,511,572.

I vagoni ferroviari caricati nelle stazioni di S. Benigno, Santa Limbania, Piazza Caricamento e Piazza Principe (Magazzini Generali) ascesero al numero di 308.388, con un aumento in confronto al 1899, di vagoni 4 833. Poco meno della metà dei vagoni anzidetti rappresentano il carico dei carboni fossili.

I vagoni caricati per conto dell'Amministrazione ferroviaria, compresi nel numero complessivo succitato, ascesero a 18,193.

Le principali merci per le quali si ebbero notevoli differenze fra i due anni 1900 e 1899 meritevoli di essere rilevate, sono le seguenti:

Olio minerale (petrolio). — La quantità importata è ascesa a Quintali 38,598, la massima parte in cisterna, con una diminuzione di un settimo circa della quantità introdotta nel 1899. Poco meno di 2|3 sono di provenienza dall'America, e il rimanente per la massima parte dalla Russia. Il transito via di terra ascese a Quintali 2,221 diretto in grande parte per lo Stato e fu in sensibilissima diminuzione paragonato a quello dell'anno precedente nel quale anno ebbe prevalenza il transito per l'estero.

Olii minerali pesanti — Un aumento di un settimo circa si è verificato nell'importazione degli olii minerali pesanti, la quale ascese a Quintali 134,432 con principale provenienza dagli Stati Uniti di America, cui fanno seguito le provenienze dalla Russia, dalla Francia e dall'Inghilterra. Anche il transito via di terra che è stato di Quintali 3,838 ebbe un aumento che è di 2|5 circa. Per la grandissima parte si tratta di transito per l'estero e per il confine di Luino.

Il maggiore sviluppo nell'applicazione di questi olii, e il pochissimo deposito esistente alla fine dell'anno 1899 spiegano la differenza in più verificatasi nell'importazione.

Scorie, rottami, scaglie e limature di ferro, ghisa e acciaio. — L'importazione fu di Quint. 1,149,139; dei quali quintali 74,927 di scorie e Quint. 1,074,212 di rottami, scaglie e limature, fra cui Quint. 198,000 provenienti dalla demolizione di bastimenti.

Il transito via di terra, nella quasi totalità diretto a Sestri Ponente, S. Pierd'Arena, Voltri e Prà, è stato di quintali 1,231,220, ciò che dà un totale complessivo di quintali 2,385,359, il quale paragonato a quello del 1899, presenta un aumento approssimativo di due terzi.

Poco meno della metà dell'importazione è di provenienza dall'Inghilterra, e dopo questa la maggiore importazione si ebbe dall'America e specialmente dagli Stati Uniti.

Ghisa. — La ghisa in pani importata per Quint. 523,285 risultò inferiore d'un quinto circa della quantità importata nell'anno 1899. La provenienza della massima parte è divisa fra gli Stati Uniti d'America e l'Inghilterra. Tenendo conto del transito che è stato di Quint. 7050, e diretto tutto a Milano, mentre nel 1899 ascese a Quint. 16.523, e spedita in maggior proporzione a Sestri Ponente, risulta leggiermente maggiore l'accennata percentuale della minore quantità importata.

La ghisa lavorata invece si importò in una proporzione di una volta e mezza superiore al 1899, e risultò di quintali 12,934. Per più della metà è di provenienza inglese, e la maggior parte della restante quantità giunge dagli Stati Uniti d'America.

Ferro greggio in masselli ed acciaio in pani. — L'importazione risultò di Quivt. 16,537 contro Quint. 27,215 importati nel 1899, per cui una differenza in meno di due quinti circa. Le maggiori provenienze in ragione di importanza furono dal Belgio, dall'Austria, dalla Svezia, Inghilterra, Olanda e Germania.

Piombo in pani. — Il piombo in pani esportato risultò di Quint. 6791, e diede una diminuzione di oltre un quarto della quantità esportata nel 1899. Poco meno dei quattro quinti venne spedito nella Repubblica Argentina.

Anche l'importazione fu inferiore, poichè da Quint. 26,269 nel 1899 discese a Quint. 16,691 nel 1900. La quasi totalità è stata di provenienza dalla Spagna.

Il transito via di terra di Quint. 1162, è diviso quasi in parti uguali fra la destinazione dello Stato totalmente diretto a Milano, e dell'estero spedito nella totalità al confine svizzero di Luino.

Carbon fossile. — Da tonn. 1,793,576, l'importazione è salita nel 1900 a tonn. 1,855,879 e così con un aumento approssimativo del tre e mezzo per cento. La provenienza, se si eccettuano 20 tonn. che risultano giunte dagli Stati Uniti d'America, è totalmente dall'Inghilterra.

Queste le risultanze dell'importazione desunte dai dati doganali. Secondo altre informazioni raccolte la quantità giunta in porto avrebbe raggiunto i 2,455,600 di tonnellate, e l'aumento, in confronto del 1899, sarebbe stato di poco più del quattro per cento. La quasi totalità è arrivata con piroscafi e poco più dei due quinti è di provenienza da Cardiff, e seguono in minori proporzioni e in ragione d'importanza le provenienze da Newcastle, Newport, Glasgow ed altre in minori quantità.

NAVIGAZIONE.

Il movimento complessivo della navigazione tanto internazionale che di cabotaggio comprendente i bastimenti a vapore e quelli a vela, entrati ed usciti per operazioni di commercio, è stato di 13.602 bastimenti per tonn. 9,727,545, che in confronto con l'anno 1899, diede un aumento di 632 bastimenti e 677,668 tonnellate. I bastimenti entrati furono in numero di 6810, di tonnellate 4,835,386; quelli usciti, 6,772 di tonn. 4,897,159, e tanto gli uni quanto gli altri furono in aumento.

In questo movimento generale la navigazione internazionale con N. 5914 bastimenti e 7,926,990 tonn. ha una grande preponderanza in quanto al tonnellaggio, il quale vi partecipò per oltre 4|5, mentre la navigazione di cabotaggio cioè tra i soli porti del Regno e quelli di scalo con 7688 bastimenti e 1,800,555 tonn. prevale nel numero dei bastimenti, i quali vi sono rappresentati per poco meno dei tre quinti.

Confrontata col 1899 la navigazione internazionale è stata in aumento tanto nel numero dei bastimenti quanto nel tonnellaggio, il quale fu superiore di poco meno di un ottavo; per contro il cabottaggio, nel mentre fu pure in aumento per il numero, risultò di poco meno di un decimo inferiore.

Distinguendo la navigazione a vapore da quella a vela risulta che la prima è rappresentata da 7,292 piroscafi, della portata di 9,069,273 tonn., con un aumento di 68 piroscafi e di 633,918 Tonn. in confronto del 1899; e la navigazione a vela da N. 6310 bastimenti, della portata di 658,272 tonn., e fu pure in aumento, il quale risultò di 564 nel numero dei bastimenti e di 43,755 nel tonnellaggio.

La prevalenza della navigazione a vapore nel totale movimento si rivela nella proporzione di poco meno di 3|5 per il numero dei piroscafi, e 9|10 per il tonnellaggio. E questa prevalenza del vapore risulta tanto nella navigazione internazionale quanto in quella di cabotaggio per riguardo alla stazza, ma nella navigazione di cabotaggio, la vela nel numero dei bastimenti fu una volta e mezza superiore.

La quantità totale del movimento delle merci confrontata con la stazza dei bastimenti arrivati e partiti dà per risultato che il loro tonnellaggio supera di poco la metà della stazza stessa, ma distinguendo gli arrivi dalle partenze, si ottiene nei primi un quasi pareggiamento tra le merci e la stazza, mentre nelle partenze questo risulta quasi cinque volte maggiore.

Fra le bandiere che presero parte al movimento di navigazione primeggia quella italiana, che vi è rappresentata, in quanto al numero dei bastimenti, i quali furono 9770, per oltre i 7|10, e in minore proporzione cioè per poco più di 4|10, in quanto al tonnellaggio, il quale ascese a tonnellate 4,236,320.

La prevalenza della bandiera italiana si fa principalmente sentire nel cabottaggio perchè mentre in questa vi figura per più di 9|10, relativamente al numero dei bastimenti è di 7|10 per il tonnellaggio, nella navigazione internazionale questa proporzione è rispettivamente di circa cinque e quattro soltanto.

Distinguendo poi la navigazione a vapore da quella a vela risulta anche in entrambe la preponderanza della bandiera nazionale sulle singole bandiere estere, ma assai maggiore per la vela, nella quale essa vi rappresenta la quasi totalità, partecipandovi la bandiera estera soltanto per circa il 3 per cento in quanto al numero dei bastimenti, e l'8 per cento in quanto al tonnellaggio.

Nel vapore invece la bandiera nazionale vi è rappresentata circa per metà in quanto al numero dei piroscafi e 4|10 in quanto al tonnellaggio.

Dopo la bandiera nazionale primeggia fra tutte le bandiere estere quella inglese, la quale partecipa nel totale movimento con numero 1398 bastimenti e 2,068,132 tonnellate e cioè in proporzione di un quarto circa sia per il numero dei bastimenti che per il tonnellaggio, con una diminuzione di un quinto circa sia nel numero dei bastimenti che nel tonnellaggio, in paragone al 1899. Ma questa sua partecipazione riguarda in massima parte la navigazione internazionale ed il vapore, essendo il suo concorso soltanto di un settimo nella navigazione di cabottaggio, e in misura insignificante nella navigazione a vela. — In confronto con la bandiera nazionale quella inglese è nel complesso in proporzione di un settimo per il numero e di poco meno della metà in quanto al tonnellaggio.

Le due bandiere, italiana ed inglese riunite, rappresentano otre gli 8|10 per il numero dei bastimenti e i 6|10 per il tonnellaggio, del movimento complessivo del Porto. A completare il numero dei bastimenti ed il tonnellaggio concorsero le seguenti altre bandiere notate in ordine di importanza. Germanica con tonn. 1,242,315, Spagnuola con tonn. 548,226, Austriaca con tonn. 374,826, Olandese con tonn. 350,196, Francese con tonn. 325,154, Ellenica con tonn. 259,935, Norvegese con tonn. 127,153, ed altre con minore tonnellaggio. Tutte queste bandiere, tranne quella Austriaca, segnano un aumento in confronto al 1899.

Le costruzioni navali eseguite nei cantieri del Compartimento Marittimo di Genova furono 21, della stazza complessiva di tonn. 14,488, ed in confronto col 1899, si ha che il numero delle costruzioni è stato superiore di sei; ma la stazza è diminuita di 1425 tonnellate. La quasi totalità della stazza di queste costruzioni è limitata ai cantieri della Foce e di Sestri Ponente, nel primo dei quali i bastimenti eseguiti furono 3 per tonn. 7988 e nel secondo 5 per tonn. 6326, e riguarda piroscafi di acciaio superiori alle 1000 tonnellate.

I bastimenti inscritti nel nostro Compartimento Marittimo sommano al numero di 670, della stazza di tonn. 447,629, dei quali N. 482 per tonn. 241,335 sono a vela e N. 188 per tonn. 201,294 a vapore. In confronto col 1899, si ebbe un aumento di 14 bastimenti e tonn. 32,540; aumento che risulta tanto nella vela come nel vapore per riguardo alla stazza e in quanto al numero si riferisce soltanto al vapore perchè nella vela si ebbe una diminuzione di 3 bastimenti. La causa principale di questi aumenti sono acquisti fatti da stranieri.

La Commissione:

Baghino Filippo — Canepa Enrico fu Pietro
Oliva D. Alfonso — Pastore Giuseppe.

(*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI
del *MONITORE*

Ferrovia Cuneo-Nizza.

Il Sindaco di Torino ha comunicato al Consiglio Comunale in seduta del 3 gennaio, che il 27 dicembre u. s. è stata firmata una convenzione tra il Governo francese e la Società ferroviaria della *Paris-Lyon-Méditerranée,* che affida alla Società stessa la costruzione della linea tra Nizza e il confine italiano, coll'obbligo di costrurre per ora la linea fino a Sospello, e di costrurre la rimanente parte della linea, cioè da Sospello al confine, appena siano intervenuti i necessari accordi col Governo italiano.

Il Sindaco aggiunse che a quanto gli risulta continuano con soddisfacente alacrità le pratiche fra i due Governi, affinchè questi accordi giungano presto ad una definitiva soluzione.

><

Commissione per l'ordinamento ferroviario.

La Commissione per l'ordinamento ferroviario, presieduta dall'on. Saporito, ha comunicato al Ministro Giusso che per esaurire il proprio mandato le occorre una proroga di un anno.

Il Ministro sarebbe propenso ad accordare una proroga non eccedente i sei mesi, dovendo il Governo riassumere e completare coi propri, gli studi della R. Commissione.

Una comunicazione del segretario della Commissione stessa, comm. Della Rocca, dopo aver accennato alle cause diverse, che hanno influito sull'andamento dei lavori, conclude colle seguenti dichiarazioni e notizie di fatto:

1. Che la Commissione, con speciale rapporto del Presidente, ha comunicato al Ministero le sue principali proposte relative all'esercizio privato, prima delle vacanze;

2. Che in questi giorni saranno partecipate le deliberazioni prese in quest'ultimo periodo, integrando quanto può essere necessario al Governo per ogni sua iniziativa, salvo gli ulteriori studi su talune questioni speciali — tariffe, condizioni dei trasporti e rapporti tra le Amministrazioni ferroviarie e il personale — che saranno comunicate in breve;

3. Che non potendo la Commissione astenersi dal considerare la questione dell'esercizio di Stato, per l'eventualità che non si potesse o non si volesse proseguire nell'esercizio privato, occorre una proroga per completare questo studio, già bene avviato: proroga che non può vincolare, nè ritardare l'iniziativa del Governo rispetto a qualsiasi soluzione.

><

L'esercizio economico sulla linea Bologna-San Felice.

Diamo qui di seguito i risultati ottenuti durante il mese di novembre u. s. dell'esercizio economico della linea

da Bologna a San Felice in confronto di quelli avutisi nel mese corrispondente dell'anno precedente.

		Novembre 1901	Novembre 1900
Viaggiatori e bagagli	L.	13,034.65	7,772.75
Merci	»	7,773.52	7,236.52
Totale	L.	20,808.17	15,009.27

Aumento nel 1901 L. 5798.90.

><

Per una linea diretta fra Siracusa, Catania, Messina e Venezia.

Sappiamo che le Camere di Commercio ed Arti di Siracusa, Catania e Messina stanno facendo pratiche col Governo per ottenere una linea diretta con Venezia specialmente per soddisfare ai bisogni di un nuovo traffico degli agrumi che si vorrebbe organizzare a Venezia.

Infatti è sorta in Venezia una Società anonima pel commercio degli agrumi ed affini collo scopo principale di combattere col progresso di tempo la concorrenza di Trieste, richiamandone il commercio a Venezia.

Si è per agevolare il commercio con quella piazza, dove attualmente non vanno che agrumi di seconda marca, e per rendere più facile la via a qualche produttore od esportatore che voglia spedire colà i suoi prodotti, che si invocherebbe la linea predetta di navigazione.

A proposito del commercio degli agrumi ci risulta che la Società esercente la Rete Adriatica venne già da tempo interessata dall'Ispettorato governativo a concedere tariffe di favore per il trasporto di detta merce da Venezia a Milano, a Peri, a Pontebba, onde agevolare il più possibile il commercio medesimo.

><

Deliberazione del Consiglio Superiore delle tariffe.

Nella sua seduta del 19 dicembre u. s. il Consiglio delle tariffe ha accolto la proposta della maggioranza della Commissione incaricata dello studio della questione relativa alla tariffa eccezionale n. 1006, approvandone le conclusioni nei termini seguenti:

1) Che punto non possa dirsi eccessivo, anche quando dovesse mantenersi intero, il sacrificio che sostiene l'Erario pel ribasso accordato al trasporto sui percorsi fino a 200 chilometri dei combustibili fossili nazionali, attuando la tariffa eccezionale n. 1006;

2) Che la tariffa stessa debba essere mantenuta quale è ora, e cioè: nei termini coi quali fu da ultimo stabilita col decreto ministeriale del 27 gennaio 1900.

><

Servizio cumulativo fra il Continente e l'Isola d'Elba.

È in corso il decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, col quale si approva l'estensione del servizio cumulativo ferroviario marittimo fra il Continente e l'Isola d'Elba ai trasporti da e per Campo, giusta la proposta all'uopo presentata dall'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo d'accordo con quelle delle ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia.

><

L'Ispettore generale per l'esercizio ferroviario.

Con recente decreto il comm. Attilio Vivaldi venne nominato Ispettore generale dell'esercizio delle ferrovie.

><

Ferrovie elettriche Valtellinesi.

Con Regio Decreto proposto dagli on. Carcano e Giusso, è stato concesso alla Società Adriatica, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, di derivare dalla sponda destra dell'Adda, a valle del ponte sulla strada dello Stelvio, 180 moduli d'acqua per produrre 7200 cavalli di forza ad uso della trazione elettrica sulla linea Lecco-Colico-Sondrio Chiavenna.

La concessione è fatta per trent'anni verso pagamento al Demanio dell'annuo canone di L. 21,600.

><

Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

(Approvazione di nuove linee).

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha approvato il progetto per la ferrovia economica Mondovì-Villanova; il progetto di ferrovia fra Viterbo Toscanella e Corneto; il progetto di ferrovia elettrica da Porta Ticinese a San Cristoforo a Milano.

><

Per il trasporto dello zucchero greggio.

Sappiamo che alcune fabbriche di zucchero hanno richiamato l'attenzione dell'Associazione dell'industria italiana dello zucchero sulla tariffa locale n. 220 *B* per trasporto dello zucchero greggio e dei melassi. Tale tariffa stabilisce prezzi uniformi per entrambi questi prodotti, mentre è noto che il valore ne è diverso; in fatto, il valore dei melassi è di gran lunga inferiore a quello dello zucchero; e perciò diverso è il grado di responsabilità della ferrovia nel trasporto dell'una e dell'altra merce. Si vorrebbe perciò, che vi fosse una tariffa separata pel trasporto dei melassi, con prezzi minori di quelli che la tariffa attuale applica al trasporto dello zucchero; così come praticano le strade ferrate di altri Stati.

Ora l'Associazione predetta, riconoscendo giusti questi voti, ha deliberato di farsene interprete presso il Ministero dei Lavori Pubblici, al quale, perciò, essa ha rivolta vivissima preghiera di esaminare benevolmente la questione e promuovere l'invocata modificazione della detta tariffa.

><

Assemblea generale della Società degli Agricoltori Italiani.

La Società degli Agricoltori Italiani, sedente in Roma, ha stabilito di indire un'assemblea generale ordinaria dei propri soci nei giorni dal 26 gennaio al 16 febbraio p. v. I temi posti all'ordine del giorno dell'assemblea sono i seguenti:

a) Dell'allevamento degli animali da cortile;

b) Ordinamento dei servizi consolari e commerciali all'estero;

c) Questioni urgenti di boschicoltura e di zootecnica.

In tale circostanza le Società ferroviarie e di navigazione accorderanno agli intervenienti all'assemblea i normali ribassi ammessi dalla concessione speciale prima.

><

Tariffe speciali per il Porto di Livorno.

Col primo del corrente mese sono state applicate allo scalo marittimo di Livorno, limitatamente alla Diga rettilinea ed al Deposito franco, le tariffe speciali d'esportazione *A* e *A bis* in vigore per Genova e per Venezia.

><

Ferrovia Parma-Spezia.

(Gara pei lavori alla galleria di Grandola).

Presso la Direzione Generale della Rete Mediterranea ha avuto luogo la gara per l'appalto dei lavori per il prolungamento della galleria di Grandola, sulla linea Parma-Spezia. Delle 21 Ditte ammesse alla gara, 15 hanno presentato offerta, e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Roberto Martinazzi di Quittengo, col ribasso del 21 0[0.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Gare aggiudicate provvisoriamente*).

Presso la Direzione Generale della Rete Adriatica hanno avuto luogo le gare per l'appalto dei seguenti lavori:

Ampliamento del fabbricato viaggiatori della stazione di Codroipo. Delle 10 Ditte ammesse alla gara, solo 5 hanno presentato offerta, e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Francesco Santini, col ribasso del 12.65 0[0;

Ampliamento della stazione di Este. Delle 13 Ditte ammesse alla gara, 9 hanno presentato offerta di ribasso, e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Luigi Brandoni, col ribasso del 25.10 0[0;

Fornitura e posa in opera delle parti metalliche per la stazione di Poggio Russo, sulla linea Bologna-Verona. Delle 14 Ditte ammesse alla gara, solo 3 hanno presentato offerta, e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Giuseppe Lancini, col ribasso del 20 0[0.

><

Biglietti ridotti fra Moretta e Saluzzo.

In vista dell'esito soddisfacente ottenutosi dall'esperimento di biglietti a prezzo ridotto istituiti sulla tratta Moretta-Saluzzo, la Società della Rete Mediterranea ha ritenuto opportuno di prorogare di un altro anno l'esperimento stesso, a partire dal 1° febbraio p. v.

><

Biglietti di andata e ritorno fra Ascoli e Monteprandone.

Su domanda del Municipio di Monteprandone l'Adriatica ha disposto per la istituzione, in via d'esperimento, dei normali biglietti di andata e ritorno delle tre classi in partenza dalla stazione di Ascoli Piceno per quella di Monteprandone.

><

Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

(*Affari trattati nell'adunanza del 28 dicembre 1901*).

Proposta per l'aggiunta di due travi trasversali alle testate della travata metallica sul fiume Marzanego, al km. 2.044.47 della linea Mestre-Portogruaro.

Impianto del terzo binario ed ampliamento del servizio merci nella stazione di Chicuti-Serracapriola, sulla linea Ancona-Foggia.

Ampliamento e sistemazione della stazione di Termoli, sulla linea Ancona-Foggia.

Proposta per difendere la ferrovia Roma-Solmona contro le alluvioni fra i km. 161.300-161.850.

Progetto di variante alla tramvia Sant'Antimo-Aversa, con impianto a trazione elettrica.

Ampliamento della stazione di Campobello-Ravanusa, sulla linea Canicattì-Licata.

Progetto per costruire un argine insommergibile a sponda destra del torrente Carza, al km. 24.750 della linea Faenza-Firenze.

Schema delle istruzioni in applicazione del Regolamento di polizia ferroviaria.

Dichiarazione di pubblica utilità dei lavori occorrenti per sistemare lo scolo delle acque attraverso alla ferrovia, al km. 63.174 della linea Benevento-Campobasso.

Convenzione con la Ditta Sabatlac per la costruzione di un piccolo fabbricato a distanza ridotta della ferrovia Udine-Portogruaro.

Convenzione col signor Damilano per la costruzione di una casa a distanza ridotta dalla ferrovia Savona-Bra.

Impianto della condotta d'acqua del Serino sulla sede stradale di un tratto della ferrovia Cumana.

Completamento e chiusura della tettoia negl'impianti della squadra rialzo veicoli, nella stazione di Milano Porta Romana.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Costruzione di un pozzo d'acqua potabile nella stazione di Rottofreno, sulla linea Alessandria-Piacenza, L. 360.

Impianto di bocche da incendio alimentate dalla condotta comunale dell'acqua potabile per i tre fabbricati viaggiatori, uffizi e magazzini merci celeri nella stazione centrale di Milano, L. 5100.

Concorso nella spesa per canone annuo da pagarsi al Municipio di Milano per la derivazione della condotta dell'acqua potabile comunale a servizio delle bocche da incendio sopra indicate, L. 126.

Impianto di un binario di disinfezione dei carri-bestiame nello scalo merci della stazione di Genova (Porta Brignole), L. 20,000.

Costruzione di una garetta in muratura nella stazione di Luino per il controllo sanitario del bestiame, L. 1120.

Costruzione di un arco a monta depressa, e parziale ricostruzione dei muri d'ala e dei muri frontali al ponticello sul fosso Conella, al km. 301.956 della linea Roma-Pisa, L. 2450.

Ampliamento della stazione di Mondovì, L. 40.520.

Opere di difesa del fiume Tanaro fra il casello 13 ed il ponte a doppio uso presso Asti, sulla linea Castagnole-Asti-Mortara, L. 104,610.

Rete Adriatica:

Rifacimento con rotaie di acciaio da m. 12, del modello R. A. 36, su 14 appoggi, di m. 3000 di binario armato con rotaie in ferro, del modello francese, da m. 6.275 su 7 appoggi, fra i km. 8.635 e 11.635 della linea Castelbolognese-Ravenna, L. 23,000.

Costruzione di un piano caricatore e di un magazzino per le merci nella stazione di Lerino, sulla linea Milano-Venezia, L. 30,000.

Impianto delle sonerie elettriche di controllo al disco verso Foggia della stazione di Ripalta, L. 620.

Sistemazione definitiva dei tre sottovia retti, di luce m. 7, ad impalcatura metallica, esistenti ai km. 8.076, 8.353 e 8.556 da Codogno, della linea Codogno-Cremona, L. 6800.

Fornitura di minuto materiale d'esercizio occorrente in aumento inventario per l'anno finanziario 1901-1902, L. 8120.

Ampliamento del servizio merci nella stazione di Castagnaro, sulla linea Verona-Rovigo, L. 30,400.

Lavori occorsi per la definitiva sistemazione della presa d'acqua dal lago Trasimeno, in servizio del rifornitore della stazione di Passignano, L. 36,000.

Rettifica del tracciato dei binari, rifacimento in acciaio della seconda linea, ed ampliamento del servizio merci nella stazione di Giardinetto-Troia, L. 33,500.

Difesa della ferrovia contro le corrosioni del fiume Calore, al km. 136.400 della linea Foggia-Napoli, lire 33,000.

Concorso dell'Amministrazione ferroviaria nella spesa sostenuta dalla Ditta Buzzi, Capararo e Bonfadini, per i lavori di difesa contro l'Adda, fra i km. 56.800 e 57.100 della linea Colico-Sondrio, L. 810.

Concorso dell'Amministrazione ferroviaria nella spesa sostenuta dai Comuni di Cosio e Regolo, per arginare la sponda sinistra dell'Adda, in corrispondenza del tratto compreso fra i km. 10.350 e 12.000 della linea Colico-Sondrio, L. 9000.

Costruzione di un ponticello di m. 2 di luce, al chilometro 32.145, ed opere accessorie per la difesa contro le alluvioni della linea Cervaro-Candela, L. 9400.

Rifacimento con rotaie d'acciaio da m. 11, modello R. A. 36, di m. 6000 di binario in ferro, modello Meridionale, fra i km. 92.643 e 98.773 della linea Pescara-Aquila-Terni, e di tre deviatoi semplici in ferro con altrettanti in acciaio nella stazione di Beffi, L. 43,700.

RETE SICULA:

Acquisto di materiali metallici d'armamento, per la manutenzione dei binari e deviatoi armati in ferro, per il rinforzo del binario della linea Messina-Patti-Cerda e per l'ampliamento di stazioni della Rete, L. 300,415.

Acquisto dei materiali metallici d'armamento, occorrenti per la sostituzione degli esistenti, in dipendenza del rinforzo del binario sulla linea Messina-Patti-Cerda, L. 142,400.

Rafforzamento del binario e di alcune travate metalliche, sulla linea Messina-Patti-Cerda, L. 153,956.84.

><

Sentenze di Cassazione.

La Cassazione di Roma, a sezioni unite, in materia di *strade pubbliche*, ha emessa una sentenza per la quale la pubblica Amministrazione non è da ritenersi responsabile dei danni derivati ai viandanti dalla cattiva costruzione o manutenzione di una strada; ed è improponibile la relativa azione per parte del privato danneggiato, davanti l'autorità giudiziaria.

— La Cassazione di Roma, a sezioni unite, ha emessa sentenza per la quale « non l'autorità giudiziaria, ma quella amministrativa, è competente a conoscere del ricorso di un privato diretto ad impugnare come illegittima l'ordinanza del Sindaco che ordina in via d'urgenza la rimozione degli ostacoli al transito pubblico, anche se dal ricorrente si adduca lo stato del libero ed esclusivo possesso del terreno da tempo immemorabile. Rimane però salva in tal caso la competenza dei tribunali ordinari a conoscere della questione circa la proprietà del suolo ».

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

La quarta sezione del Consiglio di Stato ha preso la seguente decisione in materia di *strade comunali:*

« Non impedisce che una strada sia dichiarata comunale, ove ne abbia i caratteri, il fatto che precedentemente sia stata riconosciuta vicinale, e sia stato costituito il Consorzio fra gli utenti.

« La deliberazione del Consiglio comunale, con cui si ammette o si nega la inscrizione di una strada nell'elenco delle comunali, è soggetta al sindacato della Giunta Provinciale Amministrativa, alla quale spetta di esaminare i gravami che siano presentati dai privati interessati. La Giunta Provinciale Amministrativa può procedere anche d'ufficio se l'Amministrazione comunale trascuri di trasmettere la deliberazione del Consiglio; e può quindi, sentito l'ufficio del Genio Civile, disporre la inscrizione di una strada fra le comunali ».

— Il Consiglio di Stato ha manifestato l'avviso che non è applicabile alla siepi costeggianti le strade di montagna, di cui all'art. 72 della legge sui lavori pubblici, la disposizione contenuta nell'art. 69 della legge stessa, e non può quindi l'autorità amministrativa ordinare la riduzione dell'altezza delle siepi medesime.

— Il Consiglio di Stato ha emesso il seguente parere in materia di *strade vicinali:*

« Un Cosorzio di utenti di strada vicinale non può, senza il concorso ed unanime consenso dei coobbligati, stabilire l'onere delle prestazioni in natura, e, in caso di inesecuzione, la loro commutazione in denaro, essendo tale sistema, in via affatto eccezionale, conservato in vigore per la sola manutenzione delle strade comunali dagli articoli 5 della legge 30 agosto 1868, n. 4613, 1 della legge 19 luglio 1894, n. 338 e dall'articolo unico della legge 4 luglio 1895, n. 390. Non si possono considerare lavori di manutenzione, agli effetti dell'articolo 51 della legge sulle opere pubbliche, quelli che abbiano lo scopo di rendere carreggiabile una strada che prima non lo era, deviandone in qualche tratto il tracciato. Non può ritenersi costituito un Consorzio che tale sia stato dichiarato in una riunione, presieduta da un assessore, alla quale non abbiano preso parte tutti gli utenti, se non siano state seguite le forme tassativamente prescritte dall'art. 54 della legge succitata.

Un ricorso diretto al Re, nel quale non sia esplicitamente dichiarato che trattasi di ricorso straordinario e con cui si impugni non una deliberazione definitiva della G. P. A. nella materia regolata dal citato art. 54, ma una deliberazione emessa dalla Giunta stessa in sede di tutela, deve considerarsi come ricorso gerarchico del Re ».

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, d'accordo cogli altri Ministri interessati, ha approvato le seguenti proposte delle Amministrazioni ferroviarie, relative a concessioni speciali di tariffa:

1) Proposta della Mediterranea per concessione alla Ditta Giuseppe Muggia di trasportare, nel periodo di sei mesi, decorrenti dal 19 dicembre 1901, non meno di 3000 tonnellate di ciottoli e pietrisco, al prezzo di L. 0 0361, dalle stazioni comprese fra Citerna-Faro e Borgotaro a Parma;

2) Proposta della Mediterranea per prorogare fino a tutto maggio 1902 la concessione accordata alla Ditta Giuseppe Achilli per trasporto di doghe da Viterbo a Porta Romana e da Vetralla a Civitavecchia;

3) Proposta della Mediterranea di rinnovare per un altro anno, decorrente dal 15 gennaio 1902, ed alle stesse condizioni, la concessione accordata alla « Society Anglo Italian Chemical and Mineral » di Genova, per trasporti a carro completo di fosfato minerale di calce, carbon fossile, nitrato di soda, ecc., da e per la stazione di Riva Frigoso;

4) Proposta della Mediterranea di rinnovare, a decorrere dal 1° gennaio, per la durata di sette mesi, la concessione accordata alla Ditta A. Di Bianco, per trasporto di olio d'oliva in fusti a carro completo, da Taranto, Catanzaro Marina, Corigliano, Roccella, Siderno, Gioia Tauro, Rossano e Santa Eufemia a Napoli e Castellamare di Stabia, ferme restando le stesse condizioni;

5) Proposta dell'Adriatica di rinnovare per un altro anno la concessione accordata alla Ditta Fratelli Malcolm per trasporti di legnami, colle seguenti modificazioni:

a) per i trasporti di legname greggio segato da Belluno a Venezia S. L., prezzo L. 4.70 la tonnellata per le prime 3000 tonnellate, e L. 3.79 unicamente per

la quantità eccedente le 3000 tonnellate, fermo per queste il prezzo di L. 4.70;

b) per i trasporti di legname greggio segato da Sedico Bribano a Venezia S. L., prezzo L. 5.85.

Quantitativo minimo complessivo tonn. 7000, da trasportarsi dal 1° gennaio al 31 dicembre 1902;

6) Proposta della Mediterranea per concessione alla Ditta Francesco d'Arco di trasportare almeno 50 tonn. d'olio d'oliva in fusti a vagone completo da Taranto, Catanzaro Marina, Corigliano, Soccella, Siderno, Gioia Tauro, Rossano e Santa Eufemia a Napoli e Castellamare di Stabia, agli stessi prezzi speciali già consentiti per altre Ditte. La scadenza della concessione è fissata al 30 giugno 1902;

7) Proposta della Mediterranea per concessione alla Ditta Miniere Solfuree Albani di trasportare circa 170 tonnellate di tubi di ghisa ed accessori da Pesaro ad Urbino, al prezzo di L. 11.917 la tonn., nel periodo dal 6 novembre 1901 al 31 gennaio 1902;

8) Proposta della Mediterranea di rinnovare, per il periodo dal 1° novembre 1901 al 30 giugno 1902, la concessione accordata alla Ditta Nicola Traverso per trasporto di olio d'oliva in fusti a carro completo, dalle stazioni di Taranto, Catanzaro Marina, Cosigliano, Roccella, Siderno, Gioia Tauro, Rossano e Santa Eufemia a Napoli e Castellamare di Stabia, ferme restando le stesse condizioni.

— La Direzione dell'esercizio della ferrovia secondaria Modena-Vignola ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici la proposta di modificazione dell'art. 12 delle tariffe e condizioni dei trasporti, allo scopo di sostituire il criterio della statura a quello dell'età nei viaggi in ferrovia dei ragazzi. Colla disposizione nuova proposta i ragazzi di statura inferiore ad un metro saranno ammessi gratuitamente nelle vetture purchè accompagnati da persona adulta.

— La Direzione Generale delle Ferrovie Meridionali, d'accordo con quelle delle Ferrovie del Mediterraneo e della Sicilia, ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici la seguente proposta di modificazione al comma *a*) dell'art. 55 delle tariffe, il quale dovrebbe pertanto essere del seguente tenore: « Ogni pacco contenente seterie deve essere collocato fra due assicelle della stessa sua dimensione, debitamente legate ad una cordicella, e quindi ricoperte di tela cerata con superficie greggia rivolta all'esterno anzichè all'interno. L'involucro risultante dovrà poi essere legato con una cordicella più grossa e suggellato convenientemente anche nei capi della corda medesima per modo che essi restino fissati all'imballaggio. Per le casse è obbligatoria l'ammagliatura, ecc. ».

Questo modo di condizionatura dei pacchi seterie è stato suggerito per ovviare alla frequenza delle manomissioni che si perpetrano ai pacchi medesimi mediante spostamento delle assicelle che sono applicate agli involucri e rimettendole a posto dopo la manomissione, che vien fatta con rottura della tela cerata e della scatola sottostante.

— La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali contemporaneamente alla formola proposta per la estensione della tariffa speciale di esportazione A *bis*, piccola velocità, alle spedizioni destinato a Livorno, diga rettilinea e deposito franco, attuatà col 1° del corrente mese, ha presentata proposta di proroga per un altro anno dell'esperimento di una tariffa, la quale scadrebbe col 31 marzo p. v.; ed il Ministero dei Lavori Pubblici ha già approvata la suindicata proposta.

— Ci informano da Venezia che quella Camera di Commercio ed Arti ha espresso voto che la validità dell'applicazione dei prezzi della classe V e della tariffa speciale n. 109, serie *D*, ai trasporti di solfato di rame, ed in generale dei preparati anti-crittogamici e peronosfughi sia anticipata con effetto dal 1° gennaio e protratta possibilmente oltre l'agosto, e ciò per dar modo agli acquirenti, e specialmente ai sindacati agrari ed alle altre istituzioni agrarie di provvedere a tempo per le loro richieste. Ci consta che il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio (al quale la predetta Camera ha raccomandato il voto suespresso), ha vivamente raccomandato la cosa all'Ispettorato governativo delle Strade Ferrate.

— La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, in nome anche delle Reti Adriatica e Sicula, ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto di un supplemento 11° alle tariffe pel trasporto delle merci in servizio diretto fra l'Italia e la Germania (via Gottardo, Brennero e Pontebba), il quale deve entrare in vigore il 1° gennaio 1902. Il detto supplemento, oltre ad alquante modificazioni alla nomenclatura della piccola velocità, specie nella classificazione estera, e ad alcune varianti alla parte relativa al percorso italiano, comprende principalmente modificazioni ed aggiunte ai prezzi esteri, fra cui la ristampa delle tariffe eccezionali: n. 36 per l'estratto di castagne e n. 37 per gli ortaggi, nonchè la istituzione di due nuove tariffe eccezionali: n. 39 per la carta e n. 40 per le pelli.

— La Direzione generale dell'Adriatico, di accordo colle Ferrovie del Mediterraneo e della Sicilia, ha presentato all'approvazione governativa un progetto di aggiunta di una nuova serie alle tariffe speciali n. 52 e n. 53 a piccola velocità accelerata, e di aggiunte alle condizioni comuni alle tariffe speciali medesime, la prima delle quali riguarda il bestiame cavallino ed i cani a vagone completo, e la seconda il bestiame bovino, suino e ovino, pure a vagone completo.

Le aggiunte proposte dalle Amministrazioni sociali sono state concordate in dipendenza dell'entrata in circolazione dei nuovi vagoni coperti adriatici della portata di 15 tonnellate che possono essere bene utilizzati anche pel trasporto del bestiame. La nuova serie predetta di prezzi per la tassazione di tali vagoni è basata sui prezzi attualmente vigenti pei carri da 12 tonnellate aumentati di un quarto, tale essendo la differenza in più di superficie dei nuovi carri, in confronto a quella dei vagoni da 12 tonnellate.

— Con recenti decreti dei Ministri dei lavori pubblici e di agricoltura industria e commercio, su conforme parere dei Ministri delle finanze e del tesoro, è stata approvata la proposta di proroga (presentata dalle Amministrazioni ferroviarie interessate) per il periodo di due anni, ed in via di esperimento, e cioè fino a tutto dicembre 1904, delle seguenti tariffe locali a piccola velocità:

N. 703, comune alla Mediterranea e Sicula.
» 304, propria della Rete Adriatica.
» 410, propria della Rete Mediterranea.

Le summenzionate tariffe riguardano tutte il trasporto delle merci ascritte alle prime quattro classi, esclusi gli oggetti d'arte, le materie esplodenti, ed i colli indivisibili pesanti più di cinque tonnellate.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia da Riva di Trento a Verona. — La Commissione per la strada Gardesana ha già eseguito un diligente sopraluogo sul tratto che va da Torbole a Malcesine, il più difficile, tecnicamente e politicamente. Le conclusioni alle quali è venuta la Commissione, si possono riassumere così:

Gli abitati di Torbole e Malcesine saranno non attraversati, ma girati: il confine politico alle falde del Baldo sarà oltrepassato in galleria per un tratto dai 3 ai 5 chilometri, divisi in due tunnels.

La Commissione ritenne inattuabile l'abbinamento d'una strada rotabile a quella Provincia, perchè l'impresa sarebbe gravissima in rapporto ai vantaggi commerciali che essa arrecherebbe; e perchè sarebbe quindi difficile trovare un'impresa che se ne assuma la costruzione; e perchè la strada dovendo avere un percorso diverso assai da quello della ferrovia, urterebbe nel capo delle autorità militari per ragioni strategiche.

Si crede quindi che gli enti interessati abbandoneranno tale questione onde conseguire lo scopo principale della costruzione della ferrovia.

La trazione elettrica nel Mezzogiorno. — In seguito ai risultati ottenuti dall'applicazione della trazione elettrica nell'Alta Italia, si pensa di applicarla alle Ferrovie Meridionali, cominciando dalla Roma-Napoli e sue diramazioni, Sparanise-Gaeta, Velletri-Terracina, Cajanello-Isernia, Roccasecca-Avezzano, Roma-Nettuno, Ciampino-Velletri-Segni, Ciampino-Frascati. La potenza necessaria è calcolata in oltre 40,000 cavalli, di cui circa 25,000 per la Roma-Napoli.

Di quest'ultima la Commissione centrale per le derivazioni ha già stabilito la riserva di circa 10,000 cavalli da ricavarsi dall'Aniene, e da trasmettersi nella prossimità della stazione di Segni.

L'Amministrazione ferroviaria per completare questa riserva, ha compiuto uno studio esauriente sulla energia disponibile sui due bacini del Liri e del Volturno, ed ha presentato proposte alla Commissione centrale, che sono ora sottoposte all'esame di una Sotto-commissione, presieduta da un Ispettore superiore delle Strade Ferrate. La Commissione centrale ha già stabilito una riserva, per la derivazione di 6000 cavalli dal Tusciano, per le linee tra Napoli e Salerno. Una seconda riserva sull'Aniene di oltre 5000 cavalli è fissata per la Roma-Avezzano: una terza riserva d'acqua per il gruppo affluente a Sulmona fu stabilita sul Sagittario, sul Tirino, sul Pescara e sul Sangro; una quarta riserva è stata fatta sul Velino per la Aquila-Terni-Orte; e infine vennero fatte riserve sul fiume Tronto per la linea S. Benedetto-Ascoli, e sul Vomano per la Giulianova-Teramo.

Ferrovie per i Castelli Romani. — È stato firmato il decreto che autorizza la Società anonima delle tramvie e ferrovie elettriche di Roma a costruire ed esercitare a trazione elettrica le linee tramviarie a scartamento normale da Roma a Grottaferrata e da Frascati a Genzano.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 20 dicembre 1901.* — Nella decade dall'11 al 20 dicembre 1901 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 3,948,045.68, con un aumento di lire 556,796.96 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 20 dicembre 1901 si ragguaglia a L. 126,430,283.90, e presenta un aumento di L. 348,851.80 in confronto del periodo corrispondente del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio al 20 dicembre 1901.* — Nella decade dall'11 al 20 dicembre 1901 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 366,443, e presentano un aumento di L. 10,422 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 20 dicembre 1901 ammontano a L. 5,915,219, con una diminuzione di L. 3009 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Francesi. — *Ferrovie elettriche nel dipartimento del Rodano.* — In vista dell'apertura del tunnel del Sempione, la città di Lione, per approfittare delle facilità che la nuova linea apporterà all'industria ed al commercio internazionale, costruirà una linea a trazione elettrica con treni rapidissimi fra Bourg e Bellegarde, e una nuova linea parallela all'attuale per Ginevra e Pontarlier. Inoltre la Camera di Commercio promuove la costruzione di un porto per le mercanzie sull'Alto Rodano.

Ferrovie Russe. — *Nuova linea in Crimea.* — Il progetto di ferrovia, il cui studio era stato autorizzato fin da un anno fa dal Governo della Tauride e che deve congiungere Sebastopoli a Yalta, sarà sottoposto all'approvazione imperiale. La messa in costruzione di questa linea è fissata per la primavera prossima. Questa nuova via permetterà di recarsi direttamente da Pietroburgo a Livadia; essa sarà lunga da 80 a 83 verste.

Il suo punto di partenza sarà naturalmente la stazione di Sebastopoli, e quello d'arrivo la futura stazione di Yalta, la cui località non è stata ancora determinata.

La spesa prevista, in lavori e materiale, si eleva a 8 milioni e mezzo di rubli, dei quali 2 milioni sarebbero già assicurati da capitalisti russi.

Il Governo imperiale non ha intenzione di dare una garanzia per l'esecuzione di questa linea, e si riserva il diritto di riscattarla a qualunque epoca.

— *Ferrovia di Nicola.* — Ecco un esempio di ciò che può produrre come sviluppo di traffico l'impianto di una linea ferroviaria in un paese nuovo. Ci viene fornito da qualche cifra relativa alla ferrovia di Nicola, della quale il 1° novembre 1901 ricorreva il cinquantesimo anniversario di costruzione.

È, infatti, se togliamo la piccola linea di Tsarskoi-Sélo, costrutta nel 1838, la più antica e la più importante delle linee russe. Lunga 609 verste, non soltanto essa fu costrutta a doppio binario, ma fu dotata abbondantemente di materiale rotabile. Il suo impianto è costato 64,664,751 rubli, cioè 107,000 rubli per versta, e quando, nel 1868, essa fu concessa alla Grande Società delle Ferrovie Russe veniva valutata a 80,096,324 rubli, cioè 133,000 rubli per versta. Nel 1894, nel tempo del riscatto da parte dello Stato, il valore della versta era stato portato a 217,000 rubli, ed infine, nel 1898, essa era di 219,000 rubli.

In quanto al traffico ecco qualche cifra: nel 1852 vi erano 162 locomotive sulla linea; si trasportarono 780,000 viaggiatori e 10,252,000 pouds di merci; nel 1900 esistevano 522 locomotive, il numero dei viaggiatori trasportati era di 4,252,000 ed il peso delle merci di 377,098,000 pouds.

Dal 1870 il numero dei viaggiatori è triplicato ed il trasporto di merci sestuplicato. E' vero che la ferrovia Nicola ha approfittato del traffico importante condotto dalle numerose diramazioni che si sono riunite all'arteria principale.

Infine, per ciò che concerne il prodotto netto, si elevava nel 1852 a 1,651,000 rubli, per passare a 9,407,000 nel 1870, a 15,700,000 rubli nel 1894 ed a 16,169,000 rubli nel 1898 sopra un prodotto lordo di 32,091,000 rubli.

Ferrovia di Gibuti. — Scrivono da Parigi: « La Società francese costruttrice della ferrovia di Gibuti, trovandosi, come è noto, in imbarazzo, parecchi capitalisti

inglesi le fecero offerte vantaggiose per rilevare l'affare; ma l'interesse politico pei francesi è di non lasciarselo sfuggire di mano. I francesi pertanto fanno tutti gli sforzi onde ottenere una garanzia, la quale consisterebbe in annualità di seicentomila lire, ricevendo come contro garanzia i proventi della Colonia della terra dei Somali. Questo progetto, presentato da alcuni deputati coloniali, fra i quali Etienne, non venne ancora accettato dal Ministro delle Colonie. Sembra probabile che, propugnato dalla tribuna, discutendosi il bilancio delle Colonie, si finisca per accettarlo.

« Gli inglesi poi vogliono unire Zeila con Lassetat, che è una stazione della ferrovia in questione, ma a ciò si oppone un articolo della concessione fatta alla Società francese, il quale dice che nessun'altra Compagnia potrà essere autorizzata a creare linee rivali, partendo sia dalle rive dell'Oceano indiano, sia dal Mar Rosso per giungere alla Etiopia ed al Nilo Bianco. Questo articolo spiega i passi che fanno gli inglesi per profittare dell'imbarazzo della Società francese onde comperare la linea. Dal lato inglese però si osserva che, ad ogni modo, la linea Lassetat-Zeila non sarà che una semplice diramazione ».

Ferrovie degli Stati Uniti. — *Ferrovia sotterranea di New-York.* — La nuova ferrovia sotterranea di New-York, la cui lunghezza totale oltrepassa i 20 km., nel quale percorso trovansi 48 stazioni, sarà presto trasformata in ferrovia elettrica.

L'energia necessaria sarà prodotta da alternatori polifasi e trasmessa sotto forma di corrente alternata polifase, per poi essere trasformata in corrente continua e distribuita mediante una terza rotaia centrale. L'insieme del materiale, generatrici, eccitatrici, commutatori e trasformatori, è previsto per una potenza di 150,000 cav., con una spesa prevista di L. 6,250,000. L'incarico dell'esecuzione dell'impianto è affidato alla Westinghouse Cy di New-York.

Ferrovia dell'Uganda. — Un telegramma da Mombassa, in data 21 dicembre, annuncia che la locomotiva è giunta al Port-Florence, terminus della ferrovia dell'Uganda sul Victoria-Nyanza. Questa ferrovia, che misura una lunghezza di 582 miglia, è di un'importanza grande per lo sviluppo dell'Est Africano. Finora la linea era aperta al traffico fino alla stazione di Ndima, a 468 miglia da Mombassa.

Notizie Diverse

Il movimento del canale Elba-Trave. — Il nuovo canale dall'Elba alla Trave continua a dare risultati soddisfacenti, il movimento si sviluppa e le cifre del secondo anno di esercizio, che terminerà alla prossima primavera, presenteranno un aumento del doppio in confronto di quelle del 1900-1901. La capacità delle navi che hanno preso parte a questo movimento è complessivamente di tonnellate 233,276, e le merci che ne' furono effettivamente l'oggetto ammontano a 126,286 tonnellate. Malgrado la nuova via di navigazione, il traffico per ferrovia da Lubecca ad Amburgo continua ad essere ugualmente attivo e rimuneratore.

Per i porti di Brindisi e di Reggio Calabria. — Il Ministero dei Lavori Pubblici ha stanziato in bilancio per i lavori al porto di Brindisi nel 1902-903 lire 200,000. La legge autorizzò per il porto di Brindisi la spesa di L. 1,620,000, in conto delle quali, a tutto l'esercizio 1901-902 vennero iscritte L. 899,000.

Con lo stanziamento ora proposto di L. 200,000, oltre a L. 10,000 per il personale, verranno proseguiti i lavori di costruzione di una nuova banchina, e si provvederà altresì a quelli di escavazione straordinaria nel seno di ponente.

Per l'ampliamento e la sistemazione nel porto di Reggio Calabria sono state stanziate nel bilancio 1902-903 lire 107,000.

Con queste somme sono L. 1,197,000 che vengono spese in conto del fondo di L. 2,700,000 date dalla legge. I lavori per l'ulteriore ampliamento del porto proseguono attivamente.

Omnibus elettrico a filo aereo e senza rotaie. — Fu già fatto cenno dell'automobile elettrico sistema Lombard-Gérin, che, senza essere guidato da rotaie, può liberamente muoversi su una strada ordinaria, attingendo l'energia, mediante un trolley automotore, da fili aerei sostenuti al disopra della strada, come negli ordinari impianti per tram elettrici.

Leggiamo ora nell'*Industria* la notizia che una nuova e semplice soluzione dello stesso problema è stata ideata dall'ing. Max Schieman di Dresda e da lui stesso praticamente attuata con materiali della Casa Siemens. Un primo esempio di questa nuova tramvia elettrica senza rotaie è già stato fatto fin dal 10 luglio di quest'anno, e finora non ha dato luogo ad alcun inconveniente.

La linea parte da Königstein (Sassonia) ed ha un percorso di soli m. 2800, ma si pensa già a prolungarla per circa 9 km., fino ai bagni di Schweizermühle. La strada è quasi dovunque lastricata, ma in qualche tratto è anche a ciottolato. La velocità della vettura è di km. 12 all'ora. Nessuna modificazione si è dovuta apportare al piano stradale. Due fili aerei sono sospesi a mensole sorrette da pali lungo la strada, come nelle ordinarie linee di tram elettrici, e servono, l'uno per addurre la corrente al motore dell'omnibus, l'altro per ricondurla all'officina.

Ai due fili da trolley aderiscono due pattini bene lubrificati, collocati ciascuno all'estremità d'un leggero tubo d'acciaio: il loro buon contatto coi fili viene assicurato da un sistema di molle posto sul cielo della vettura. Le aste di presa sono così leggere e facili a girarsi che la vettura può senza difficoltà deviare lateralmente fino per 3 metri, senza perdere il contatto coi fili. È dunque facile alla vettura di raggiungere e sorpassare quei veicoli che corrono meno rapidamente, oppure d'incrociare cogli altri che le vengono incontro, senza disturbare affatto l'ordinario movimento, nè venirne disturbata. Anche i fili conduttori, che sono a sei metri dal suolo, non sono d'ostacolo al solito transito dei veicoli; la mancanza di rotaie presenta anzi un notevole vantaggio pel servizio dei trasporti ordinari sulla strada. Le vetture sono costituite da due ordinari omnibus elettrici, ai quali si sono apportate solo leggere modificazioni; non dovendo mai esse distaccarsi dalle condutture d'alimentazione, non hanno bisogno di batteria d'accumulatori. Quando un omnibus s'incrocia con un altro, è necessario fermare uno dei due, abbassare, mediante funicelle, le aste di presa e raccostarle alla conduttura dopo il passaggio dell'altra carrozza.

Tutto ciò richiede però un tempo assai limitato. La vettura, giunta al termine della corsa, può voltarsi indietro senza perdere il contatto colle condutture, e ciò può farsi anche in un punto qualunque del percorso. Pare dunque che questo nuovo omnibus elettrico risolva nel modo più semplice e completo il problema della viabilità meccanica lungo le strade ordinarie.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Lavori e Forniture per Ferrovie.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Adunanza del Comitato e del Consiglio di Amministrazione, 28 dicembre). — Colla Ditta Bavona Giovanni di Montepescali, per consolidamento testa murata del pennello al km. 232.171.50 della Montepescali-Asciano;

Colla Ditta Zanoni Vincenzo di Recco, per costruzione fabbricato viaggiatori, latrine isolate ed impianto servizio merci in stazione di Zoagli;

Colla Ditta Fratelli Bosco di Torino, per fornitura di 2000 catene di sicurezza per carri e carrozze;

Colla Ditta Manfredi Giacomo di Cremona, per fornitura di n. 300,000 torcie a vento;

Colla Ditta Casalegno Giuseppe di Torino, per fornitura di kg. 60,000 di sevo di bue;

Colla Ditta Carlo Lanfranchini di Torino, per fornitura di diversi elementi per pile;

Colle Ditta Ferrari Alarico di Sampierdarena, per impianto binario d'incrocio in stazione di Pegli;

Colla Ditta A. Tabanelli e C. di Roma, per fornitura di n. 25 carri scoperti a due assi della portata di 17 tonn.;

Colla Società Nazionale delle Officine di Savigliano, per fornitura di n. 2000 aste con dischi per respingenti di carri e carrozze (repulsori completi);

Colla Società Anonima Carbonifera Industriale Italiana di Genova, per fornitura di tonnellate 10,000 circa di carbone inglese in mattonelle e di tonnellate 5000 circa di carbone americano pure in mattonelle.

Rete Sicula. — Colla Ditta Carmelo Ambrogio, per l'appalto dei lavori occorrenti per l'ampliamento della stazione di Radduga, per l'importo di L. 19,000;

Colla Ditta Giovanni Di Mauro, per l'esecuzione delle opere occorrenti per l'applicazione dei provvedimenti igienici nell'interesse del personale nelle linee Catania-Siracusa e Bicocca-S. Caterina, per l'importo di L. 17,000;

Colla Ditta Francesco Stella, pei lavori di consolidamento e risanamento tra i km. 89.509 e 104.600 da Palermo, del tronco Tusa-Caronia, per l'importo di L. 3730;

Colla Ditta Giuseppe Mollia-Maltese di Pasquale, pei lavori occorrenti alla costruzione di muri di chiusura fra i km. 310.904 e 311.260 da Palermo, della linea Messina-Siracusa, per l'importo di L 4390;

Colla Società Nazionale Officine di Savigliano, per la fornitura e collocamento in opera di due gru scorrevoli a cavalletto della portata di 18 tonn., nella sala montaggio locomotive delle Officine di Messina, per l'importo di L. 30,000.

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Fiume — Udine (7 gennaio, ore 10). — Appalto dei lavori per la costruzione della strada Fiume Cimpello e sistemazione di quella Fiume-Piccolo in due lotti: 1° provvisoriamente aggiudicato col ribasso dell'1 0[0 su L. 13,437.95. Dep. provv. L. 900. Cauz. L. 1500; provvisoriamente aggiudicato col ribasso dell'1 0[0 su L. 2023.21. Dep. provv. L. 200. Cauz. L. 250.

Municipio di Nettuno — Nettuno (7 gennaio. ore 12, def.). — Appalto dei lavori di sterpatura dei terreni del Poligono per L. 8984.93, entro i due anni agrari 1901 902 e 1902-903. Dep. provv. L. 400.

Municipio di Lozo Atestino — Padova (8 gennaio, ore 11). — Appalto della manutenzione delle strade comunali, con fornitura del pietrisco, per 5 anni, dal 1° gennaio 1902, e per annue L. 5544 87. Dep. provv. L. 560 e L. 400 per spese. Cauz. L. 2000 nella Cassa Depositi e Prestiti.

Deputazione dell'Amministrazione Asili Infantili nel centro di Genova — Genova (9 gennaio, ore 15, unico def.). — Appalto dei lavori occorrenti per modificazioni e riparazioni del piano terreno e del superiore caseggiato in corso Firenze, n. 79, per ridurlo ad asilo infantile, per L. 20,000. Dep. provv. L. 2500.

Municipio di Genova (9 gennaio, ore 14, unico def.). — Appalto della provvista e posa in opera delle lapidi per tumulazione nei colombari del civico cimitero ed iscrizioni funebri, per 3 anni, è per annue L. 12,000. Dep. provv. L. 2000 e L. 700 per spese.

Municipio di Candela — Foggia (11 gennaio ore 10). — Appalto di tutte le opere e provviste per la costruzione di un edificio per le scuole elementari, provvisoriamente aggiudicato per L. 78,635. Dep. provv. L. 5000.

Municipio di Lucera — Foggia (14 gennaio, ore 12). — Appalto dei lavori di sistemazione della piazza San Giacomo e delle strade attigue Ramamondi, Borgo San Matteo e via Bruno, per lo smaltimento superficiale delle acque fluviali, sino alla via extramurale, in seguito all'abolizione della fogna che ora raccoglie le acque suddette, per L. 35,567.23, esclusi gli imprevisti. Dep. provv. L. 800. Cauz. L. 4000. Fatali 29 gennaio, ore 12.

R. Prefettura di Lucca (15 gennaio, ore 11). — Appalto dei lavori occorrenti al consolidamento del braccio est del fabbricato della Casa di Reclusione, detta di S. Giorgio, in Lucca, provvisoriamente aggiudicato col ribasso del 4 0[0, e così per L. 26,152.96.

Amministrazione provinciale di Caserta (16 gennaio ore 11). — Appalto del mantenimento a cottimo per un quinquennio delle strade provinciali: 1° Riopersico, compresa fra la provinciale di Roma, presso il miglio 27 e la cappella di S. Biagio al principio dell'abitato di Teano, di m. 7013; 2° Roma (terzo, quarto e quinto tratto) dallo spartimento presso il miglio 20 a fiume Garigliano, di m. 37,900, pel canone compless. di L. 20,500, che sarà ridotto a sole L. 18,800 fino a che non sarà consegnata all'Impresa anche la strada di Riopersico, il cui appalto scadrà il 27 novembre 1902. Dep. provv. L. 3000. Fatali 8 febbraio, ore 12.

Amministrazione provinciale di Messina (18 gennaio, ore 12). — Appalto della manutenzione del tronco della strada provinciale fra l'abitato di Patti e Blaida per S. Pietro, per annuo L. 11,607. Dep. provv. L. 1200 per spese. Fatali dopo 15 giorni.

Municipio di Arona — Novara (21 gennaio, ore 11, def). — Appalto dei lavori per la conduttura dell'acqua potabile, provvisoriamente aggiudicato al signor Diana Pietro, domiciliato a Lesa, col ribasso del 18.062 0[0 su L. 40,122. Dep. provv. L. 3000 e L. 700 per spese. Cauz. L. 4500.

Ministero dei Lavori Pubblici e R. Prefettura di Cagliari (28 gennaio, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti alla sistemazione idraulica del torrente di Sestu nei pressi dell'abitato omonimo, in provincia di Cagliari, per complessive lire 177,000. Dep. provv. L. 13,000.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione dell'Officina Costruzioni Artiglieria (7 gennaio, ore 14, unica def.). — Appalto della fornitura di rame in verghe sagomate per corone di proietti da 75 *A* da campagna, kg. 4540, a L. 3, L. 13,620. Dep. provv. L. 1362. Consegna 30 giorni.

Direzione dell'Officina di Costruzioni d'Artiglieria di Genova (16 gennaio, ore 15, def.) — Appalto delle seguenti forniture: acciaio duro in verghe (per proietti), quadro da m. 130 per 2400, chilogrammi 157,000; tondo da m. 152 per 2550, kg. 100,000.; id. da m. 110 per 3000, kg. 18,000; id. da m. 60 per 3000, kg. 7300; kg. 282,300, a L. 0.60, L. 169,380. Acciaio duro in verghe (per spine) tondo, da 110 per 3000, kg. 1500, a L 0.60, L. 900. Totale L. 170,280. Cauz. L. 17,028. Consegna 90 giorni.

Direzione Generale del R. Arsenale del 1° Dipartimento Marittimo (24 gennaio, ore 11, nuovo incanto). — Appalto della provvista alla R. Marina di oggetti lavorati di bronzo, di ottone e di leghe diverse. Importo L. 50,000. Deposito L. 5000.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			10bre 28	Gennaio 4
Azioni	Ferrovie	Biella	L. 540	528
»	»	Mediterranee	» 482	467
»	»	Meridionali	» 680.50	666
»	»	Pinerolo (1ª emiss.)	» 380	372
»	»	» (2ª »)	» 365	357
»	»	Secondarie Sarde	» 214	214
»	»	Sicule.	» 685	670 ex
Obbligazioni	Ferrovie	Adriatiche Mediterranee e		
»	»	Sicule *A. B. C. D.* . .	» 324.50	322
»	»	Cuneo 3 0[0	» 350	342
Obbligazioni	Ferrovie	Gottardo 3 1[2 °/₀ . . .	» 99	99
»	»	Mediterranee 4 0[0 . .	» 491.50	492.50
»	»	Meridionali.	» 326.50	327.50
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 310	310
»	»	» 2ª emiss. »	301	301
»	»	Sarde, serie *A*.	» 320	321
»	»	» serie *B*.	» 320	321
»	»	» 1879	» 320	321
»	»	Savona	» 349	344
»	»	Secondarie Sarde . . .	» 494	485.50
»	»	Sicule 40[0 oro.	» 515	504.50
»	»	Tirreno	» 504	498
»	»	Vittorio Emanuele . .	» 350	348

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

17ª Decade — Dall'11 al 20 Dicembre 1901

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1901	89,684.00	1.977 00	20.763.00	145,516.00	896.00	258 836.00	616.00	420.00
1900	85.206.00	2 092.00	23,175.00	141,729.00	2,290.00	257,492.00	616.00	418.00
Differenze nel 1901	+ 4 478.00	— 115.00	— 2,412.00	+ 787.00	— 1,394.00	+ 1,344.00	»	+ 2.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 DICEMBRE 1901.				
1901-902	1,677.881.00	37,918.00	307,325.00	2,505,213.00	24,032.00	4,552,369.00	616.00	7,390.00
1900-901	1,704,741.00	36,462.00	304,402.00	2,514,735.00	26,094.00	4,586,434.00	616.00	7,446.00
Differenze nel 1901-902	— 26,860.00	+ 1,456.00	+ 2,923.00	— 9,522.00	— 2,062.00	— 34,065 00	»	— 56.00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1901	38,038.00	441.00	21,399.00	31,212.00	884.00	94,974.00	484.00	196.00
1900	35,005 00	492.00	19,444.00	31,637.00	1,500 00	88,108.00	484.00	182.00
Differenze nel 1901	+ 3,033.00	— 51.00	+ 1,955.00	+ 2,545.00	— 616.00	+ 6,866.00	»	+ 14.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 DICEMBRE 1901.				
1901-902	632,159.00	12,508.00	144.922.00	449.137.00	3,687.00	1,242.413 00	484.00	2,567.00
1900-901	602,235 00	10,636.00	134,586.00	473,755.00	5,749.00	1,226,961.00	484.00	2,535.00
Differenze nel 1901-902	+ 29,924.00	+ 1.872.00	+ 10,336.00	— 24,618.00	— 2,062.00	+ 15,542.00	»	+ 32.00

STRETTO DI MESSINA

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1901	7,910.00	148 00	2,609.00	1,966.00	»	12,633.00	23.00	546.00
1900	5,875.00	102.00	2,167.00	2,227.00	»	10,421.00	23.00	453.00
Differenze nel 1901	+ 2,035.00	+ 46.00	+ 442 00	— 311.00	»	+ 2,212.00	»	+ 93.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 DICEMBRE 1901.				
1901-902	71,286.00	2,630.00	16,118.00	30.372.00	31.00	120.437.00	23.00	5,236.00
1900-901	63,451.00	1,934.00	13,429 00	25,988.00	31.00	104,833.00	23.00	4,558.00
Differenze nel 1901-902	+ 7,835.00	+ 696.00	+ 2,689.00	+ 4,384 00	»	+ 15,604.00	»	+ 678.00

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai ... anti controindicati alle ... azioni sotto indicate: ... ritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI Londra (2) 1a classe		Parigi (3) 1a classe		BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe			Parigi (5) 1a classe		
	1a classe	2a classe	1a classe	2a classe	1a classe	2a classe	validità	1a classe	2a classe	validità
Via Moncenisio										
rino (via Calais e via Boulogne) .	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
ano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
nezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
ova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
orno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	-			
enze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	-			
ma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	-			
poli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
enze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	-			
ma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
ndisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
ndisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno, italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI		1a e 2a CLASSE							Treno lusso PENINSULAR-EXPRESS part. da Londra il venerdì
						(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Cross	Par.	—	9 — a.	10 — a.	—	—	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . .	—	—	—		—	11 — a.	—		—
uvres.	—	—	11 03 a.		—	1 — p.	11 — p.		11 — p.
Calais (ora Eur. occ.)	Arr.	—	12 31 p.		—	2 20 p.	12 20 a.		12 20 a.
Calais (Buffet)	Arr.	(F)	12 35 p.		—	2 24 p.	12 24 a.		12 24 a.
		W. R.	Déjeuner						
(ora francese)	Par.	1 15 p.	1 20 p.		—	3 — p.	1 50 a.		1 — a.
ais-Ville (Buffet)	Par.		1 26 p.		—	3 06 p.	1 56 a.		
ulogne-Tintelleries	Arr.		1 58 p.	V	—		2 29 a.		
	Par.		1 59 p.		—		2 31 a.		
lkestone . . .	Par.			11 50 a.	—				
Boulogne (Buffet) Maritime o. E. oc.	Arr.			1 30 p.	—				
ora fr.	Arr.			1 34 p.	—				
	Par.			2 20 p.	—				
Central	Arr.		V	2 25 p.	—	V	V		V
	Par.			2 35 p.	—				
iens (Buffet) .	Arr.	V	3 44 p.	4 10 p.	—	5 16 p.	4 04 a.		3 — a.
	Par.		3 49 p.	4 15 p.	—	5 21 p.	4 09 a.		3 05 a.
ris-Nord . . .	Arr.	4 45 p.	5 45 p.	5 50 p.	—	7 — p.	5 50 a.		Per la grande cintura
Buffet-Hôtel)	Par.	5 52 p.	—	7 42 p.	—	7 42 p.	7 03 a.		
	Arr.	6 32 p.	—	8 32 p.	—	8 32 p.	7 43 a.		
ris-PLM (Buff.)		1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)	1a 2a cl.	1a 2a cl.	Lusso (X)	(M)	(N)	
	Par.	7 10 p.	8 50 p.	10 20 p.	10 30 p.	1 35 p.	9 30 a.	2 — p.	
on	Arr.	12 20 p.	1 33 a.	2 40 a.	3 45 a.	5 38 p.	2 24 p.	7 15 p.	9 35 a.
Evian	—	2 16 p.	10 45 a.	—	2 16 p.	—	—	—	—
Genève	—	10 43 a.	6 57 a.	—	11 14 a.	—	10 45 p.	—	—
Fayet-St-Gervais (Chamonix)	—	3 31 p.	12 20 p.	—	8 — p.	—	—	—	1 — p.
Aix-les-Bains	—	8 58 a.	6 02 a.	6 46 a.	1 54 p.	9 39 p.	8 51 p.	12 21 a.	1 42 p.
ambéry	—	9 32 a.	6 37 a.	7 10 a.	2 31 p.	9 59 p.	9 26 p.	12 45 a.	2 03 p.
dane	—	1 46 p.	—	9 57 a.	7 42 p.	12 29 a.	—	3 31 a.	4 55 p.
rino ora dell'Europa centrale (2). . .	Arr.	18 55	—	14 22	4 55	—	—	8 20 a.	21 16
rino	Par.	20 —	—	14 50	6 45	—	—	8 45	Sleeping-cars con Dining-car
vara	Arr.	21 56	—	16 47	9 14	—	—	10 55	
ano	Arr.	23 05	—	17 45	10 15	—	—	12 6	
nezia	Arr.	—	—	23 30	—	—	—	18 45	
rino	Par.	20 05	—	15 —	5 25	—	—	8 40	
nova	Arr.	23 20	—	18 25	8 45	—	—	12 —	
San-Remo . . .	—	5 45	—	23 33	—	—	—	16 44	
sa	—	8 20	—	23 25	12 35	—	—	17 —	
Firenze	—	7 15	—	1 20	17 28	—	—	19 15	
Livorno	—	5 36	—	0 7	15 5	—	—	18 —	
ma	—	10 10	—	7 —	19 15	—	—	23 43	
poli	—	18 35	—	13 36	0 35	—	—	7 —	
ndisi	—	—	—	8 16	—	—	—	18 7	V
rino	Par.	20 05	—	—	—	—	—	8 40	21 30
essandria	Arr.	21 32	—	—	—	—	—	10 13	22 59
logna	—	2 31	—	—	—	—	—	14 50	3 01
Ancona	—	7 13	—	—	—	—	—	23 —	6 40
Brindisi	—	21 48	—	—	—	—	—	10 59	17 20
renze	—	6 34	—	—	—	—	—	18 3	Arrivo a Brindisi la domenica
oma	—	13 10	—	—	—	—	—	23 25	
apoli	Arr.	18 35	—	—	—	—	—	7 —	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI		1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . .	Par.	8 50	—	—	15 5	Lusso (X)	—	—
Roma	—	14 30	—	—	23 10		—	—
Firenze	—	21 10	—	—	6 10	—	—	—
Brindisi	—	3 —	—	—	17 33	—	—	—
Ancona	—	20 25	—	—	5 35	—	—	—
Bologna	—	1 35	—	—	10 30	—	10 30	—
Alessandria	—	7 15	—	14 20	17 10	—	21 55	—
Torino	Arr.	9 2	—	16 05	19 10	—	23 35	—
Brindisi	Par.	—	—	18 35	—	—	9 42	—
Napoli	—	8 50	—	15 50	—	—	23 15	—
Roma	—	14 50	—	21 —	—	14 20	8 15	—
Livorno	—	21 6	—	2 —	8 30	19 25	13 15	—
Firenze	—	19 35	—	21 5	7 15	17 30	12 10	—
Pisa	—	22 15	—	3 5	9 8	20 45	15 —	—
San Remo . . .	—	18 32	—	1 45	8 9	—	14 15	—
Genova	—	3 5	—	7 5	14 55	0 35	20 —	—
Torino	Arr.	7 —	—	10 25	19 10	4 50	23 35	—
Venezia	Par.	—	—	—	8 45	—	14 —	—
Milano	Par.	—	—	7 5	16 —	—	20 15	—
Novara	—	—	—	8 7	17 1	—	21 15	—
Torino	Arr.	—	—	10 20	19 5	—	23 10	—
		(D)						
Torino	Par.	7 45	—	13 30	19 30	4 26	—	24 —
Modane (ora franc.) .	—	11 35 a.	—	5 20 p.	10 10 p.	7 24 a.	—	3 20 a.
Chambéry	—	3 — p.	—	8 38 p.	12 22 a.	9 35 a.	6 47 a.	5 57 a.
Aix-les-Bains	—	3 44 p.	—	9 12 p.	12 04 a.	9 55 a.	7 22 a.	6 18 a.
Le Fayet-St-Gervais	—	11 15 a.	—	4 15 p.	2 — p.	—	—	—
Evian	—	12 38 p.	—	5 32 p.	—	—	4 40 a.	—
Genève	—	1 52 p.	—	8 02 p.	9 10 p.	—	5 52 a.	3 38 a.
		1a cl.						
Dijon	—	12 4 a.	—	1 59 a.	5 9 a.	2 19 p.	1 23 p.	11 33 p.
Paris-PLM (Buff.)	Arr.	6 9 a.	—	6 38 a.	9 23 a.	6 41 p.	6 31 p.	5 15 p.
	Par.	7 12 a.		—	10 3 a.	—	6 47 p.	
	Arr.	8 03 a.		—	10 52 a.	—	7 42 p.	
Paris-Nord . . . (Buffet Hôtel)		1a 2a cl.	(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl.	Déjeun. 1a 2a cl. W.R(A)		Pranzo 1a 2a 3a (**)	
	Par.	8 40 a.	9 35 a.	10 30 a.	11 20 a.	—	9 — p.	
Amiens (Buffet) .	Arr.	10 28 a.		12 mer.	12 52 p.	—	10 46 p.	
	Par.	10 33 a.		12 20 p.	12 57 p.	—	10 51 p.	
Boulogne (Buffet) Central	Arr.	12 18 p.		1 50 p.		—		
	Par.	12 23 p.		1 53 p.		—		
Maritime ora fr.	Arr.			1 58 p.		—		
	Par.			2 12 p.		—		
ora E. oc.	Par.			2 08 p.		—		
Folkestone . . .	Par.	V		4 10 p.		—	V	
Boulogne-Tintelleries	Arr.	12 07 p.			V	—	12 31 a.	
	Par.	12 09 p.	V			—	12 33 a.	
Calais-Ville (Buffet)	Arr.	12 45 p.			2 55 p.	—	1 12 a.	
Calais Maritime (ora francese)	Arr.	12 57 p.	1 15 p.		3 01 p.	—	1 21 a.	
(Buffet)	Par.	1 30 p.			3 19 p.	—	1 39 a.	
ora Eur. occ.	Par.	1 26 p.			3 15 p.	—	1 35 a.	
Douvres	—	3 05 p.		V	5 15 p.	—	3 40 a.	
Londres Victoria .	Arr.	—			7 — p.	—	—	
Londres Ch.-Cross.	Arr.	4 55 p.		5 50 p.	—	—	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe ...lo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in ... classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di ... classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato ...icamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant riservato ai viaggiatori di 1a classe. Non sono ammessi i viaggiatori ... 2a classe se non pagano il supplemento dalla 2a alla 1a classe. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente ... Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 10.30 ant. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto ...ciali va direttamente da Venezia e Milano a Calais col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 11.20 ant. — (H) Questo treno partente da Parigi-...ne alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Ser... viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e ...classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.30 a. ... servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e ... 2a e 3a classe da Macon a Torino. — (X) Dal 20 novembre al 9 gennaio i treni di lusso Parigi-Roma avranno luogo tre volte per settimana, cioè: il lunedì, mercoledì e venerdì in partenza da Parigi; martedì, giovedì e sabato in partenza da Modane. Dal 10 gennaio fino al 15 maggio tutti i giorni. Questo treno è composto di *wagons-lits* e di *restaurant.*

Torino, 1902 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

Anno XXXV. Sabato, 11 Gennaio 1902 Num. 2.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

I NUOVI PORTI CONCORRENTI DI GENOVA

Mentre noi attendiamo dall'apertura del Sempione e dalla costruzione di nuove linee svizzere che vi debbono far capo quell'aumento di traffico che corrisponde all'abbreviato cammino verso l'occidente della Svizzera, e Genova si prepara ad accrescere la capacità di traffico del suo porto e la potenzialità delle vie ferroviarie di accesso; mentre a Marsiglia si attende l'approvazione della legge già presentata al Parlamento che le assicura nuovi grandi lavori d'ampliamento del porto ed il canale di congiunzione col Rodano; mentre ambedue le città sono sovratutto preoccupate di una reciproca fantastica concorrenza, pochi sono quelli che avvertono che dalla parte del Reno, senza tanto rumore, i tedeschi del Sud continuano a svolgere il programma che ha già condotto i porti del Mare del Nord ad essere i veri fornitori ed i veri sbocchi dei mercati della Svizzera.

Un passo notevole si sta ora facendo coll'approvazione dei lavori destinati a correggere il Reno tra Mannheim e Strassburg. Questa correzione è relativamente facile da Mannheim a Karlsruhe su di un percorso di 65 km. Molto più difficile si presenta il problema a monte, ma il paziente e lungo studio che gli idraulici tedeschi hanno fatto di questo fiume fa presumere che si risolverà. In ogni modo sarà sempre possibile e relativamente poco costoso pel tratto rimanente un canale parallelo al fiume. Frattanto, malgrado la difficile e intermittente navigazione del Reno superiore, Strassburg ha visto crescere il traffico di questo fiume da 11,148 tonnellate nel 1892 a 313,834 tonn. nel 1899.

Il miglioramento della navigazione interna a monte di Mannheim era in discussione da molti anni, ma il conflitto degli interessi degli Stati rivieraschi ha ritardato fino a questi giorni ogni risoluzione. Sul tratto del Reno che è fra Mannheim e Strassburg si trova ad Est il Baden, ad Ovest prima la Baviera (Palatinato) poi l'Alsazia-Lorena. Nella prima parte del fiume il porto bavarese di Ludwigshafen ed il porto badese di Mannheim, posti l'uno rimpetto all'altro al limite della grande navigazione, si contendono il traffico fluviale di oltre 6 milioni di tonnellate e nessuno dei due Stati vuol perdere la posizione già guadagnata. Dall'altro canto Strassburg tagliato fuori dalla grande navigazione del Reno si agitava da lungo tempo e minacciava la costruzione di un canale che facesse capo a Ludwigshafen. Finalmente il bisogno comune di lottare coi porti del Mediterraneo si è imposto e la conciliazione ha trionfato sulla base della correzione del Reno, progetto che, se lascia piuttosto fredda la Baviera, avvantaggia invece tanto il Baden quanto l'Alsazia-Lorena.

Quello che è interessante da rimarcare è che frattanto questi due ultimi Stati hanno già studiato ed in parte eseguito le opere portuali destinate a raccogliere il traffico che vi sarà condotto dalla disciplinata navigazione del Reno. Il Baden, geloso dell'ampliamento del porto di Strassburgo e degli sforzi da esso fatti per aggiungere il traffico del Reno al traffico che gli viene condotto dal canale della Marna al Reno e dal canale del Reno al Rodano, decise nel 1897 di creare rapidamente rimpetto a Strassburgo il porto di Kehl: una parte dei lavori è stata inaugurata nel maggio 1900. E poichè la rettificazione del fiume sarà compiuta molto prima fino a Karlsruhe, così si decise anche e si costruì il porto in quella città. Di qui a pochi anni quindi una parte del traffico di Mannheim e Ludwigshafen si sposterà a favore della capitale del Baden, e coll'andar del tempo Mannheim e Ludwigshafen, che già tolsero a Colonia il posto di testa di linea della grande navigazione renana, saranno a loro volta spodestate da Strassburg e da Kehl: la prima città a 140 km. da Basilea, la seconda a 150; ambedue i porti per mezzo del canale del Reno al Rodano in comunicazione fluviale con Mulhouse a pochi chilometri da Basilea. La distanza da percorrersi in ferrovia fino a Basilea è da Ludwigshafen di 260 km.; di 201 km. da Karlsruhe; di 140 km. da Strassburg e di 33 da Mulhouse; la rettificazione del Reno prepara dunque una graduale sostituzione del trasporto ferroviario con quello su vie atte alla grande navigazione, sostituzione che finirà per estendersi ad oltre 220 km. Tutto ciò ha il risultato di combattere anche la concorrenza del Sempione.

Tenendo conto della progettata linea da Loetschberg, che deve assicurare l'allacciamento di Berna al Sempione, per quanto questa linea dia un costo elevatissimo (giacchè è

preventivata 70 milioni nel tratto fra Brieg e Frütigen) non sia ancora decisa, la distanza reale fra Genova e Berna verrà ridotta, mercè il Sempione, a 387 km. Molto più grande è la distanza virtuale, inquantochè questa strada che sale alla quota 324 ai Giovi, scende alla quota 91 ad Alessandria, risale alla quota 705 al Sempione ed alla quota 1242 nella galleria del Loetschberg per ridiscendere alla quota 538 a Berna. Nel solo tratto Iselle-Brieg, malgrado le piccolissime pendenze, si ha un aumento di 22 km. nella lunghezza virtuale; molto maggiore sarà l'aumento da Brieg a Berna; cosicchè la distanza fra Strassburg e Berna si può ritenere in cifra tonda di 200 km. di tariffa minore di quella da Genova a Berna. E poichè le tariffe medie per linea fluviale da Rotterdam a Strassburg su un percorso di 700 km. saranno assai minori di 1 centesimo per tonnellata-chilometro, così è evidente che anche sul mercato di Berna potrà la navigazione del Reno sostenere validamente la concorrenza di Genova.

Non è dunque prudente abbandonarsi con soverchio ottimismo alle speranze di un grande aumento di traffico dalla parte del Sempione e in base a quelle tenere da parte di tutti gli altri coefficienti che possono influire nel dare la prevalenza ad un porto piuttosto che all'altro sui principali mercati svizzeri.

Parrà strano sulle rive del Mediterraneo dove, sia in Austria, sia in Italia, sia in Francia, è ormai cosa intesa non dare ascolto ai lamenti che il commercio muove per l'insufficienza dei porti finchè non sono passati almeno venti anni dacchè questi lamenti sono stati iniziati, parrà strano che sulle rive del Reno si facciano i porti, starei per dire prima che i bisogni del commercio siano nati. Ma occorre tener presente che al di là delle Alpi l'importanza dei porti è molto considerata anche da un punto di vista, che sulle rive del Mediterraneo è tenuto come secondario. A partire da Anversa e da Rotterdam e scendendo giù per la valle del Reno si pensa dappertutto che un gran porto deve essere contemporaneamente centro di grandi industrie, inquantochè, se in un senso la comodità e l'economia che offre un porto a tutte le industrie nel condur loro le materie prime e nel diffondere in tutti i sensi le materie lavorate, è un elemento di primo ordine nella prosperità dell'industria, reciprocamente l'esistenza di molte industrie dà ad un porto, sia direttamente che indirettamente, un notevole benefizio ed assicura a questo porto un movimento la cui stabilità è grandissima. Le merci che transitano semplicemente lasciano al porto una ben piccola quota e la loro quantità è facilmente soggetta alle lotte di noli e di tariffe; invece le merci che vi si fermano e vi si perfezionano. subiscono un aumento di prezzo a benefizio del porto stesso, e la corrente loro ben più difficilmente devia.

Seguendo questi concetti, i nuovi porti del Reno che abbiamo rammentato sono studiati ad imitazione di quelli di Mannheim e Ludwigshafen con un ampio corredo di aree destinate alle industrie, ed è per preparare l'organizzazione di queste industrie, che si ritengono giustamente per corredo indispensabile, che si sono anticipati i lavori dei porti oltre i bisogni della navigazione d'oggi e di vari anni avvenire. In questa guisa nel porto di Strassburgo dove si sono per ora assegnati a scopo industriale 580,000 mq., si sono già venduti 170,000 mq.; alla Ditta Wolf, Netter Jacoby, laminatoi e fonderia, per 40,000 mq.; alla Ditta Mack, fabbrica di colori e lacche, per 7200 mq.; a Fuchs et fils, segheria, 36,200 mq.; e poi alla Machinefabrik di Strassburgo, ecc.

Il porto ha per ora un bacino di 100 metri per 2800 m.; uno lungo 2700 m. e largo da 56 a 110 m.; un magazzino pel grano capace di 200,000 sacchi con elevatore capace di sollevare 150,000 kg. per ora, e parecchi edifici minori.

Il porto di Kehl, piccola città di 1800 abitanti, ha un bacino di 4000 metri, largo da 85 a 110 mq.; un altro bacino è progettato lungo 2300 m. e largo 80. Ivi 12,600 metri quadr. di strade e 18,284 metri di binario correndano il porto. Un *sylos* e due grandi magazzini a piani sono già costruiti per immagazzinare 400,000 quintali di grano. Una stazione, con due motori di 380 cavalli ciascuno, dà la forza motrice per i meccanismi e provvede all'illuminazione.

Il porto di Karlsruhe avrà due grandi bacini larghi uno 67 e l'altro 82 metri e lunghi m. 800, più un piccolo bacino pel commercio dei petroli di 250 metri per 40.

X.

FERROVIE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1900-1901

Relazione del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale degli Azionisti, 22 novembre 1901

(*Continuazione — Vedi Numero 50*).

E così voi ricorderete il nostro contributo del 10 0|0 nei lavori e provviste a carico della Cassa Aumenti Patrimoniali, e più recentemente l'impegno assunto di fornire, a un modesto interesse, i capitali necessari alla provvista del materiale rotabile.

Con tutto ciò la nostra rete non è certo ancora in condizioni di servire convenientemente il proprio traffico, e basta accennare alla Pisa-Civitavecchia priva ancora del secondo binario; al porto di Genova tanto impari al movimento che vi si svolge, sia considerato dal punto di vista delle linee d'accesso, sia dal punto di vista dello sviluppo delle calate, dei binari di manovra e di ricovero, dei magazzini, ecc.; alla ristrettezza d'impianti nelle principali stazioni, ciò che ci obbliga così frequentemente a sospendere l'accettazione delle merci o ad applicare altri provvedimenti restrittivi ingrati al commercio; alla limitata applicazione di apparecchi di sicurezza; alla deficienza di impianti e di macchinario nelle nostre officine, che ci costringe a ricorrere largamente all'industria privata per la riparazione del nostro materiale.

E' bensì vero che nel decorso esercizio le disponibilità della Cassa Aumenti Patrimoniali permisero al Governo di autorizzare lavori e provviste per un importo di circa L. 12,500,000, cifra questa certo notevolmente superiore a quella spesa nell'anno precedente; ma se ciò dimostra che in questi due ultimi esercizi le difficoltà finanziarie furono minori che in passato, pure dobbiamo insistere nel dichiarare che le attuali risorse della Cassa Aumenti Patrimoniali sono molto limitate per una rete di circa 5300 chilometri, e ancora non permettono l'esecuzione di molte opere di assoluta ed indiscutibile necessità, già da noi proposte, per garantire un regolare servizio.

Ad ogni modo, nonostante che l'esercizio si svolga in condizioni così difficili ed onerose, mettendo a dura prova al Società e tutto il personale, non abbiamo mancato di provvedere ad un miglioramento del medesimo, sia colla graduale abolizione del servizio promiscuo viaggiatori e merci nei treni più importanti, sia con un sensibile aumento della quantità dei treni stessi, aumento richiesto dalle esigenze commerciali, dalle vive premure del Governo, ed anche dall'opportunità di tentare se nuove correnti di traffico potessero venire così attratte sulla nostra rete.

Confidiamo pertanto che continuando le buone disposizioni dei vari mercati per l'acquisto delle materie di consumo, e calcolando su di un ragionevole e logico progresso nell'aumento dei prodotti, anche per il fatto dei miglioramenti sovramenzionati, i risultati economici della nostra azienda possano ancora in breve risentire quei benefici, a conseguire i quali il vostro Consiglio e la vostra Direzione Generale dedicano costantemente tutte le loro cure, facendo sicuro assegnamento sull'attività e sull'intelligenza di tutto il personale.

Nuovi servizi e nuove costruzioni.

L'impianto della trazione elettrica mediante la terza rotaia (sistema Thomson-Houston) sulla linea Milano-Varese, di cui nella relazione dello scorso anno vi annunciammo l'inizio, fu condotto a termine, e, dopo un lungo periodo di corse di prova ed il voto favorevole pronunciato da due Commissioni governative che ebbero il compito di esaminare gli impianti ed il materiale mobile, fu emanato in data 6 ottobre u. s. il Decreto Ministeriale autorizzante l'esercizio pubblico provvisorio con treni elettrici intercalati a quelli a vapore, esercizio che venne appunto iniziato il 14 successivo con sette coppie di detti treni.

Con Legge 9 giugno 1901 venne data facoltà al Governo di accordarsi colle Società esercenti le grandi reti per procedere gradatamente ad un esperimento di esercizio economico sulle linee a traffico limitato, e precisamente su quelle aventi un prodotto lordo annuo inferiore alle 10,000 lire al chilometro.

In base a questa legge si è compiuto lo studio per l'esercizio economico delle linee Ceva-Ormea, Cecina-Volterra, Cuneo-Saluzzo, Sparanise-Gaeta, e si è iniziato per altre che trovansi nelle condizioni prescritte dalla Legge.

Ma, per difficoltà indipendenti dal fatto nostro, tale esperimento non si può attuare sulle linee Ceva-Ormea e Cuneo-Saluzzo, ed in quanto alla Cecina-Volterra il progetto da noi rassegnato al Governo non ottenne ancora la superiore approvazione. Speriamo invece che sulla Sparanise-Gaeta l'esperimento possa essere iniziato fra non molto, e ci auguriamo che i risultati vengano a confermare le speranze riposte nel nuovo sistema di esercizio, e cioè un sensibile incremento del traffico con qualche diminuzione della spesa attuale.

Dobbiamo però fin d'ora dichiarare come il limite massimo di L. 10,000 di prodotto lordo chilometrico fissato dalla Legge per giustificare l'opportunità del servizio economico, e la inapplicabilità delle principali disposizioni della Legge stessa sulle linee percorse da treni diretti, non permetteranno, nelle condizioni della nostra rete, di dare all'esercizio in parola quello sviluppo che se ne ripromettevano gli autori di detta Legge.

Venendo ai lavori delle linee in costruzione, possiamo dire che del tronco Capezzano-Mercato S. Severino non resta a completarsi che l'armamento e qualche opera di finimento ai fabbricati, ed assicurare quindi che sarà aperto all'esercizio per l'epoca stabilita (14 gennaio 1902), contemporaneamente ai dne tronchi tra Salerno e Capezzano, che completano la linea.

Bnche il tronco Balsorano-Avezzano sarà certamente compiuto per la data prescritta (20 agosto 1902), poichè per una certa tratta i lavori sono già quasi ultimati, e per la parte rimanente sono così avanzati da non lasciare alcun timore di possibili ritardi.

I lavori della nuova linea da Domodossola ad Iselle, della cui costruzione fu incaricata la nostra Società, trovansi in pieno sviluppo e vengono spinti innanzi alacremente.

La galleria elicoidale di Varzo, lunga m. 29,65, è l'opera più importante di quella linea e viene eseguita a perforazione meccanica dall'imbocco sud. Il modo con cui procede il lavoro ci affida che sarà terminato in tempo opportuno.

Non possiamo però dire altrettanto delle altre linee d'accesso al Sempione. Il programma da noi studiato, per quanto abbia raccolto, come già vi abbiamo detto, il plauso degli Enti interessati e l'approvazione di una speciale Commissione tecnica nominata dal Governo, ebbe a subire ritardo per un complesso di questioni diverse. Per aderire ai voti del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici abbiamo dovuto ristudiare i progetti. Ripresentatili colle volute modificazioni, altre ce ne furono richieste e studiate. Giova ora sperare che non sorgano nuove difficoltà, e si possa presto addivenire alla costruzione delle linee stesse la cui necessità è universalmeute riconosciuta.

Il progetto rassegnato dalla nostra Società al Governo nel maggio dello scorso anno, per la costruzione di un raccordo diretto fra le calate occidentali del porto di Genova e le due linee dei Giovi con parco vagoni presso Rivarolo, nella località detta il Campasso, approvato dai Corpi tecnici competenti, formò poi oggetto della convenzione 3 febbraio c. a., sanzionata con la Legge 20 giugno successivo, con la quale ci veniva affidata l'esecuzione *à forfait* dei lavori in parola, per una somma a corpo di L. 7,200,000, restando al Governo le espropriazioni dei terreni e l'acquisto dei materiali metallici di armamento. Si è ora predisposto ogni cosa affinchè, appena ci vengano consegnati i terreni stessi, si possano subito iniziare i lavori e portarli a compimento entro il termine di due anni e mezzo stabilito dalla convenzione.

Ma se la costruzione dell'allacciamento diretto fra il Porto di Genova e le linee dei Giovi e del parco al Campasso porterà un grande aiuto allo svolgimento del traffico, e migliorerà d'assai le condizioni ferroviarie del porto, non si può ritenere di avere con ciò provveduto in modo sufficiente ai bisogni del primo centro commerciale d'Italia. E la nostra Società portò il suo contributo alla soluzione di così importante qnestione, collo studio di diversi progetti dettagliati di allacciamento delle calate orientali del porto con le ferrovie esistenti, e dei progetti particolareggiati delle linee Genova-Gavi-Novi e Genova-Piacenza.

Siamo lieti di avere così fornito al Governo tutti gli elementi per poter prendere una decisione, con piena cognizione di causa, sul ponderoso problema che tanto interessa Genova e le regioni servite dal suo porto.

Lavori di completamento ed assetto delle linee in esercizio.

Proseguono regolarmente i lavori di riordinamento del servizio ferroviario a Genova, previsti dalla Legge 2 agosto 1897. — La formazione del nuovo piazzale a P. Principe per l'ampliameuto di quella stazione, la costruzione della galleria di collegamento diretto della stazione stessa colla galleria della traversata sono in pieno corso di lavoro. Fra breve si potrà anche procedere all'appalto della costruzione del nuovo fabbricato, appalto che per diverse cause si dovette tenere fino ad ora in sospeso. La costruzione della nuova stazione di Brignole ha proceduto attraverso a varie difficoltà; si confida però che in breve i lavori potranno continuare colla desiderata sollecitudine.

Circa poi gli impianti nel porto di Genova, come pure in quelli di Livorno e di Napoli, la nostra Società si è affrettata ad eseguire le opere di armamento e di posa di nuovi meccanismi, di mano in mano che le pervennero le occorrenti approvazioni governative, e che il Genio Marittimo ebbe a mettere a sua disposizione le aree relative sulle calate e sui ponti sporgenti.

Lo studio della sistemazione generale delle stazioni di Milano venne già da qualche anno affidato ad una Commissione presieduta dal compianto senatore Gadda, e costituita da persone competenti in rappresentanza delle locali Amministrazioni pubbliche e delle Società ferroviarie interessate. La vasta mole di un tale studio, le molteplici difficoltà che ad ogni passo si incontravano nei riguardi della località cui dovevasi dare la preferenza per l'ubicazione dei nuovi impianti, la somma assai rilevante occorrente per tale sistemazione e la morte del compianto senatore Gadda, non hanno fino ad oggi permesso che il lavoro di quella Commissione approdasse a conclusioni concrete. Si nutre fiducia che il Governo abbia ben presto a provvedere perchè tale Commissione possa proseguire i suoi lavori. Incalzando tuttavia le esigenze dei vari rami di servizio ferroviario che svolgonsi nelle diverse stazioni di Milano, e in relazione ai bisogni riconosciuti indispensabili da apposite Commissioni, si è proceduto a parziali ampliamenti di fabbricati, all'aumento di qualche binario, all'impianto di nuovi meccanismi, all'illuminazione elettrica nello scalo di P. Garibaldi, ecc. Nella stazione Centrale venne poi ultimato un primo gruppo di lavori per l'ampliamento del servizio merci a grande velocità; in quella di P. Sempione venne compiuto l'impianto del servizio merci a piccola velocità per le ultime categorie;

nella staziono di P. Ticinese furono collocati alcuni binari verso la Darsena, e sistemati i piazzali dello scalo; a P. Romana venne trasferito dallo scalo Farini il servizio della vendemmia, e fu costrutto un secondo magazzino per le merci.

In detta stazione venne inoltre messo in attività un nuovo impianto con tettoia e binari per la riparazione dei veicoli.

Dei raddoppi di binario accennati nella precedente relazione, sono ultimati ed in esercizio quello fra Rho e Busto Arsizio, che completa la tratta Rho-Gallarate, e quello fra Como e Chiasso; è in corso di costruzione quello fra Cancello e Napoli; in corso d'appalto quello fra Pisa e Collesalvetti, e si attende l'approvazione dei progetti relativi alle tratte Torreberretti-Valenza e S. Nicolò-Piacenza, nella quale ultima è in pieno corso di costruzione il nuovo ponte sul Trebbia.

Venne già attivato il binario al porto mercantile di Spezia, e si sta lavorando alla costruzione di un raccordo fra la stazione di Civitavecchia e il porto.

A Savona gli impianti aventi per iscopo di agevolare il carico e lo scarico dei carboni permetteranno di aumentare la potenzialità di quel porto, e per la stazione omonima, detta del Letimbro, è pressochè compiuto lo studio di un importante progetto tendente a migliorare il deposito delle locomotive ed il servizio delle merci a piccola velocità. Perchè poi il valico dell'Appennino sia in condizioni di far fronte all'aumentato traffico del porto e della stazione, si sta provvedendo all'impianto del ventilatore Saccardo nella galleria Sella, e fu già divisa in due, aprendo un breve tratto intermedio, quella di Lavagnola, galleria più breve dell'altra, ma di difficile aereazione.

Si è avuto cura di aumentare il più possibile la potenzialità delle nostre officine di riparazione e quindi, mentre si sono spinti con ogni alacrità i lavori per la costruzione di un nuovo gruppo di fabbricati nelle grandi Officine di Torino, si è anche provveduto all'impianto di apposite nuove officine di rialzo in talune località della rete, e si sta pure studiando di migliorare l'illuminazione delle officine esistenti, ricorrendo anche, dove non sarà possibile o conveniente l'illuminazione elettrica, a quella a gas acetilene.

Dei progetti d'ampliamento di stazione, accennati lo scorso anno, molti sono stati approvati e già sono in corso di esecuzione i relativi lavori; di altri si attende l'approvazione per mettervi mano senza indugio. Ma molte altre proposte di ampliamento e riordino di stazioni vennero sottoposte all'approvazione del Governo e per una parte di esse fu anche concessa. Fra tali proposte possiamo annoverarvi quelle riflettenti Monza, Novi, Albate Camerlata, Corsico, Nizza Monferrato, Pegli, Empoli, Montepescali, Napoli, Nocera ed altre.

Si sta provvedendo alla costruzione definitiva del fabbricato viaggiatori della stazione di Porto Maurizio, la quale, come non poche altre ancora di quella importante linea litoranea, è una semplice baracca.

Fra i provvedimenti interessanti la sicurezza e la regolarità dell'esercizio, indicheremo l'attivazione del blocco fra Milano Centrale, Milano Sempione e Rho, e degli apparati centrali di manovra degli scambi nelle stazioni della linea da Rho a Legnano e in quelle di Gallarate e Ronco Scrivia: ottennero poi l'approvazione e sono pressochè ultimati gli impianti di tali apparati nelle stazioni di Napoli Centrale, di Como S. Giovanni, di Nizza e di Casale Monferrato. Furono elaborati i progetti per l'impianto del blocco fra Sampierdarena e gli scali marittimi di Genova, col contemporaneo riordino del quadrivio della Coscia e del bivio di San Lazzaro, fra Sampierdarena e Savona, fra Genova Principe e Brignole e Santa Limbania, nonchè fra Novara e Vignale.

E' in corso di esecuzione l'impianto del blocco telegrafico lungo la intiera linea da Sampierdarena al Confine francese, che permetterà su di essa un più regolare e sicuro esercizio. Si sta poi costruendo il sottovia detto di S. Mauro, presso la stazione di Pavia, il quale, mentre agevolerà il transito dell'importante strada provinciale, toglierà altresì gli incagli ed i pericoli dell'attuale passo a livello.

Sono in corso di esecuzione, ed in parte già ultimati, i rinforzi dei ponti metallici di insufficiente robustezza, di fronte alle aumentate velocità dei treni ed al peso delle nuove locomotive, sulla linea da Roma a Pisa ed in altri tronchi della rete; si è prossimi ad eseguire il rinforzo dell'armamento lungo la predetta linea mediante l'aggiunta delle piastre che vi mancano; e si stanno eseguendo i lavori per assicurare la stabilità del binario e migliorare l'impalcato del grandioso ponte sul Po detto di Mezzanacorti.

Nei limiti degli stanziamenti disponibili furono eseguiti non pochi rifacimenti di binari lungo le diverse linee, e, riguardo alle massicciate, venne provveduto essenzialmente ai ricarichi della ghiaia laddove ciò fu consigliato da ragioni di sicurezza, in attesa che venga definita la vertenza col Governo relativa al primo risanamento e completamento di essa.

Delle opere di consolidamento e di ripristino di manufatti ed argini stradali, accennate lo scorso anno, molte furono già ultimate ed altre sono prossime ad esserlo. Fu poi necessario progettarne altre sia pel completamento delle linee nuove costrutte dallo Stato, sia per porre riparo a guasti prodotti da mareggiate, inondazioni, frane od altro, e fra esse citeremo il prolungamento della galleria Grondola sulla Parma Spezia; la costruzione di un viadotto a 4 arcate e la sistemazione della galleria Spina sulla Battipaglia-Reggio; l'impianto di una condotta d'acqua lungo la linea Caianello-Isernia; il restauro della galleria di Sansinato sulla linea Catanzaro-S. Eufemia; la ricostruzione dei ponti sul torrente Quiliano presso Vado e sul torrente Pora presso Finalmarina, caduti in seguito a piena; il ripristino e consolidamento delle linee all'estremo est della stazione di Albissola; il consolidamento della galleria di Mondovì, sulla linea Cuneo-Mondovì, ed altre molte, ma di minore importanza, lungo le linee Torino-Genova, Oleggio-Pino, S. Giuseppe-Acqui-Bra, Cuneo-Ventimiglia, Genova-Spezia, Parma-Spezia, Battipaglia-Reggio. *(Continua)*.

RESOCONTO STATISTICO

DEL COMMERCIO E DELLA NAVIGAZIONE DI GENOVA

Anno 1900 e confronto col 1899

(Continuazione — Vedi n. 1).

RIASSUNTO DEL COMMERCIO DI GENOVA

I. Commercio complessivo. — Il movimento complessivo del commercio coll'estero nel 1900, *importazione, esportazione e transito*, ascese a valore ad una somma complessiva di L. it. 915,350,484, ed a peso a tonn. 3,675,622, che, confrontato con quello del 1899, dà una differenza in più sul *valore* di L. it. 79,439,995, e in più sul *peso* di tonnellate 83,020.

Valore.

Riepilogo		1900	1899
Commercio speciale:			
Importazione . . .	L. it.	519,679,519	468,925,149
Esportazione . . .	»	240,106,592	233,997,782
Merci estere in *transito*:			
Uscite per via di mare	»	42,304,682	41,296,191
» di terra	»	113,259,691	91,691,367
	L. it.	915,350,484	835,910,489

Riepilogo

		Peso.	
Commercio speciale:			
Importazione . . .	Tonn.	3,075,789	3,006,092
Esportazione . . .	»	232,300	215,814
Merci estere in *transito*:			
Uscite per via di mare	»	27,349	27,911
» di terra	»	340,184	342,785
	Tonn.	3,675,622	3,592,602

Valore.

Movimento complessivo del commercio di Genova nel 1900 a *valore* . .	L. it.	915,350,484
Id., id. nel 1899 » . .	»	835,910,489
Differenza in *più* nel 1900	L. it.	79,439,995

Peso.

Movimento complessivo del commercio di Genova nel 1900 a *peso* . . .	Tonn.	3,675,622
Id., id. nel 1899 » . . .	»	3,592,602
Differenza in *più* nel 1900	Tonn.	83,020

II. Commercio speciale. — Il movimento del commercio speciale d'*importazione* durante lo scorso anno 1900, rappresenta, a *valore*, una somma di L. it. 519,679,519, e quello d'*esportazione* di L. it. 240,106,592, a *peso* l'*importazione* fu di tonn. 3,075,789, e l'*esportazione* di tonnellate 232,300.

Paragonando queste cifre con quelle del precedente anno 1899, si riconosce nel 1900 un aumento nell'*importazione* a *valore* di L. it. 50,754,370, e nell'*esportazione* un aumento di L. it. 25,357,536, a *peso* nell'*importazione* un aumento di tonnellate 69,697, e nell'*esportazione* un aumento di tonnellate 16,486.

Valore.

L'*importazione* è stata nel 1900 . .	L. it.	519,679,519
» » 1899 . .	»	468,925,149
Differenza in *più* nel 1900	L. it.	50,754,370
L'*esportazione* è stata nel 1900 . .	L. it.	240,106,592
» » 1899 . .	»	224,749,056
Differenza in *più* nel 1900	L. it.	25,357,536

Peso.

L'*importazione* è stata nel 1900 . .	Tonn.	3,075,789
» » 1899 . .	»	3,006,002
Differenza in *più* nel 1900	Tonn.	69,697
L'*esportazione* è stata nel 1900 . .	Tonn.	232,300
» » 1899 . .	»	215,814
Differenza in *più* nel 1900	Tonn.	16,486

III. Transito. — Le merci estere giunte in *transito* durante l'anno 1900, ed uscite per via di mare, furono le seguenti:

Valore.

Merci estere in *transito*:		
Uscite per via di mare nel 1900 a *valore*	L. it.	42,304,682
» » 1899 »	»	41,296,191
Differenza in *più* nel 1900	L. it.	1,008,491

Peso.

Merci estere in *transito*:		
Uscite per via di mare nel 1899 a *peso*	Tonn.	27,911
» » 1900 »	»	27,349
Differenza in *meno* nel 1900	Tonn.	562

Le merci che traversarono Genova direttamente o dopo essere state qualche tempo nei *Depositi*, durante l'anno 1900 uscite per via di terra, furono le seguenti:

Valore.

Merci estere in *transito*:		
Uscite per via di terra nel 1900 a *valore*	L. it.	113,259,691
» » 1899 »	»	91,691,367
Differenza in *più* nel 1900	L. it.	21,568,324

Peso.

Merci estere in *transito*:		
Uscite per via di terra nel 1899 a *peso*	Tonn.	342,785
» » 1900 »	»	340,184
Differenza in *meno* nel 1900	Tonn.	2,601

IV. Valore del commercio speciale nel 1900, *diviso per categoria.*

Categorie		Importazione	Esportazione
1. Spiriti, bevande ed olii	L. it.	12,634,514	22,006,701
2. Generi coloniali, droghe e tabacchi	»	25,054,596	2,599,294
3. Prodotti chimici, generi medicinali, resine e profumerie	»	29,067,808	7,350,370
4. Colori e generi per tinta e concia	»	9,992,441	805,950
5. Canapa, lino, juta ed altri vegetali filamentosi, escluso il cotone . .	»	7,400,581	7,498,811
6. Cotone	»	81,006,013	40,444,630
7. Lana, crine e peli . .	»	9,876,404	7,102,073
8. Seta	»	37,046,544	74,445,407
9. Legno e paglia . . .	»	19,045,800	11,626,833
10. Carta e libri	»	1,011,255	7,891,003
11. Pelli	»	23,251,471	6,614,845
12. Minerali, metalli e loro lavori	»	57,857,565	9,574,197
13. Pietre, terre, vasellame, vetri e cristalli . . .	»	83,669,352	3,186,192
14. Cereali, farine, paste e prodotti vegetali non compresi in altre categorie	»	82,628,266	18,815,027
15. Animali, prodotti e spoglie di animali non compresi in altre categorie	»	33,045,454	8,342,824
16. Oggetti diversi . . .	»	7,091,755	11,802,435
Totale generale	L. it.	519,679,519	240,106,592

V. Peso del commercio speciale nel 1900, *diviso per categoria.*

Categoria delle merci	Importazione Chilogr.	Esportazione Chilogr.
1. Spiriti, bevande ed olii . .	31,188,033	35,770,614
2. Generi coloniali, droghe e tabacchi	48,497,089	1,613,181
3. Prodotti chimici, generi medicinali, resine, ecc. . .	76,021,119	11,041,504
4. Colori e generi per tinta e concia	26,704,103	1,750,725
5. Canapa, lino e juta . . .	12,975,328	5,848,988
6. Cotone	95,599,767	16,886,615
7. Lana, crine e peli	3,884,688	1,362,058
8. Seta	2,069,731	1,591,481
9. Legno e paglia	160,129,655	16,376,345
10. Carta e libri	1,638,472	6,325,861
11. Pelli e loro lavori . . .	12,217,148	3,269,733
12. Minerali, metalli e loro lavori	218,358,930	29,270,901
13. Pietre, terre, vasellame, vetri, ecc.	1,940,022,223	30,813,834
14. Cereali, farine e prod. veget.	390,135,353	62,658,627
15. Animali e spoglie d'animali.	55,578,161	5,668,491
16. Oggetti diversi	769,734	2,015,336
Totale Chilogr.	3,075,789,534	232,300,294

VI. Valore delle merci estere giunte in transito ed uscite per via di mare *durante gli anni 1900-1899.*

Categoria delle merci		Anno 1900	Anno 1899
1. Spiriti, bevande ed olii	L. it.	5,054,450	5,003,622
2. Generi coloniali, droghe e tabacchi.	»	6,006,562	10,338,580
3. Prodotti chimici, generi medicinali, resine, ecc.	»	1,216,194	1,142,216
4. Colori e generi per tinta e concia	»	2,581,626	2,441,554
5. Canapa, lino e juta . .	»	107,170	129,476
6. Cotone	»	7,453,170	6,591,207
7. Lana, crine e peli . .	»	3,930,510	991,941
8. Seta	»	5,950,329	6,687,607
9. Legno e paglia. . . .	»	466,752	574,630
10. Carta e libri	»	460,415	312,914
11. Pelli e loro lavori . .	»	2,543,305	1,523,028
12. Minerali, metalli e loro lavori	»	2,464,134	1,508,900
13. Pietre, terre, vasellame e vetri	»	78,669	32,764
14. Cereali, farine, paste e prodotti vegetali . .	»	1,077,531	1,447,956
15. Animali, prodotti e spoglie d'animali . . .	»	2,467,679	3,095,846
16. Oggetti diversi . . .	»	446,186	475,950
Totale generale	L. it.	42,304,682	41,296,191

Totale transito nel 1900	L. it.	42,304,682
» » nel 1899	»	41,296,191
Differenza in *più* nel 1899 . . .	L. it.	1,008,491

VII. Valore delle merci estere giunte in transito ed uscite per via di mare *negli anni 1875 al 1900* (Dogana di Genova).

Anno			Anno		
1900	L. it.	42,304,682	1887	L. it.	18,343,561
1899	»	41,296,191	1886	»	13,756,424
1898	»	44,287,190	1885	»	15,770,326
1897	»	37,912,562	1884	»	16,267,886
1896	»	20,114,120	1883	»	13,425,515
1895	»	10,142,840	1882	»	12,995,881
1894	»	9,488,133	1881	»	13,429,843
1893	»	16,117,033	1880	»	18,464,805
1892	»	15,412,218	1879	»	23,184,908
1891	»	13,529,829	1878	»	18,593,863
1890	»	13,354,762	1877	»	12,145,164
1889	»	12,799,702	1876	»	11,926,964
1888	»	13,521,608	1875	»	12,610,228

VIII. Peso delle merci estere giunte in transito ed uscite per via di mare *durante gli anni 1900-1899.*

Categoria delle merci		Anno 1900	Anno 1899
1. Spiriti, bevande ed olii	Chg.	7,384,696	7,366,010
2. Generi coloniali, droghe e tabacchi	»	7,494,289	6,240,349
3. Prodotti chimici, generi medicinali, resine, ecc.	»	956,251	868,364
4. Colori e generi per tinta e concia	»	681,579	633,683
5. Canapa, lino e juta .	»	114,200	145,523
6. Cotone.	»	3,467,472	2,057,921
7. Lana, crine e peli . .	»	366,776	183,990
8. Seta	»	86,434	106,840
9. Legno e paglia . . .	»	184,941	291,380
10. Carta e libri	»	213,095	228,504
11. Pelli e loro lavori . .	»	747,978	456,309
12. Minerali, metalli e loro lavori	»	1,487,674	1,420,100
13. Pietre, terre, vasellame e vetri	»	105,000	109,296
14. Cereali, farine, paste e prodotti vegetali . .	»	1,835,364	5,632,624
15. Animali, prodotti e spoglie di animali . . .	L.	2,189,201	2,132,397
16. Oggetti diversi . . .	»	34,749	38,087
Totale generale	Chg.	27,349,699	27,911,077

Totale transito nel 1899	Chg.	27,911,077
» » nel 1900	»	27,349,699
Differenza in *meno* nel 1900 . . .	Chg.	561,378

IX. Diritti incassati dalla Dogana di Genova *durante l'anno 1900, e confronto col 1899.*

		Anno 1900	Anno 1899
Dazio d'importazione . .	L. it.	85,473,277	90,749,687
Esportazione	»	30,646	31,082
Diritti per la legge sul bollo	»	257,615	229,555
Sopratassa di fabbric. sulla birra e acque gazose .	»	22,945	19,514
Id. id. sugli alcool . .	»	233,966	183,475
Id. sull'olio di cotone .	»	215,603	128,958
Diritti marittimi d'ogni specie	»	3,177,689	3,005,786
Proventi diversi	»	1,139,440	977,935
Totale	L. it.	90,551,181	95,325,991

Riepilogo.

Totale generale dei diritti nel 1899	L. it.	95,325,991
» » » nel 1900	»	90,551,181
Differenza in *meno* nel 1900 . .	L. it.	4,774,810

X. Diritti incassati dalla Dogana di Genova *dall'anno 1870 al 1900, e confronto con quelli delle altre Dogane dello Stato.*

Anno		Dogana di Genova		Altre Dogane dello Stato
1900 . .	L. it.	90,551,181	L. it.	158,746,555
» 1899 . .	»	95,325,991	»	144,715,939
» 1898 . .	»	96,248,755	»	138,908,917
» 1897 . .	»	96,228,092	»	139,157,725
» 1896 . .	»	92,033,620	»	158,966,145
» 1895 . .	»	93,657,782	»	153,993,585
» 1894 . .	»	79,946,228	»	139,971,793
» 1893 . .	»	89,679,488	»	151,693,842
» 1892 . .	»	84,116,515	»	153,934,087
» 1891 . .	»	82,718,488	»	173,592,494
» 1890 . .	»	84,076,396	»	172,234,586
» 1889 . .	»	82,721,304	»	180,461,823
» 1888 . .	»	67,309,474	»	138,086,656
» 1887 . .	»	99,027,110	»	170,136,898
» 1886 . .	»	58,869,386	»	118,926,135
» 1885 . .	»	88,184,403	»	158,621,952
» 1884 . .	»	63,898,424	»	114,900,425
» 1883 . .	»	60,677,984	»	118,595,456
» 1882 . .	»	51,679,311	»	107,192,921
» 1881 . .	»	51,456,345	»	105,363,331
» 1880 . .	»	38,827,535	»	86,758,696
» 1879 . .	»	41,776,308	»	92,170,769
» 1878 . .	»	29,651,370	»	75,738,549
» 1877 . .	»	27,602,161	»	73,026,751
» 1876 . .	»	23,739,352	»	74,586,943
» 1875 . .	»	23,475,605	»	78,252,007
» 1874 . .	»	23,079,465	»	74,953,028
» 1873 . .	»	23,654,604	»	70,624,108
» 1872 . .	»	22,312,886	»	63,283,957
» 1871 . .	»	18,734,046	»	60,344,404
» 1870 . .	»	19,220,499	»	54,001,868

Da questi dati emerge chiaro che mentre la Dogana di Genova introitò nel 1900 L. it. 90,551,181 le rimanenti Dogane dello Stato prese insieme introitarono nell'uguale periodo di tempo L. it. 158,746,555, molto meno del doppio della Dogana di Genova.

(*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Ferrovia del Sempione.

(*Stato dei lavori nel tunnel alla fine dicembre 1901*).

Dall'imbocco di Briga la galleria principale era forata il 31 dicembre su una lunghezza di m. 6335.40 e da Iselle su una lunghezza di m. 4460, ciò che rappresenta in totale m. 10,795.40. Restano quindi a forarsi m. 8968; siccome il tempo che resta all'Impresa costruttrice del tunnel è di mesi 28, bisognerà in futuro forare complessivamente dai due imbocchi m. 10.70 al giorno, supposto che i cantieri di scavo degli allargamenti in piena sezione e delle murature di rivestimento tengano immediatamente dietro alla fronte d'attacco del cunicolo di avanzamento. Ma ciò è praticamente impossibile, quindi converrà dedurre almeno 4 mesi dal computo fatto precedentemente e si avrà così un avanzamento medio giornaliero complessivo dai due attacchi di m. 12.40; cosa possibile se la roccia sul versante nostro si presentasse nelle medesime favorevoli condizioni che si hanno sul versante svizzero, dove da parecchi mesi si fanno sempre più di 6 metri al giorno. Nel mese scorso si forarono difatti m. 6.47 giornalmente.

Sul versante di Iselle invece sono oramai 3 mesi che, causa enormi difficoltà, non si riesce a procedere con la velocità dovuta. Dapprima furono numerose e potenti infiltrazioni d'acqua che scaturiva con alte pressioni; dopo la natura della roccia, la quale, da compatta e dura che era, divenne tutto ad un tratto molle e franosa con spinte enormi tali che spezzavano le più solide armature. Ciò obbligò a sospendere la perforazione meccanica ed a procedere a mano con molta prudenza e quindi con lentezza. Secondo le analisi chimiche state fatte recentemente dal prof. ing. Spezia dell'Università di Torino, la roccia che ora si sta attraversando sul versante nostro sarebbe uno schisto calcare decomposto con talco, anfibolo, mica e quarzo. Havvi motivo a credere che questa roccia sarà presto sorpassata e che la galleria entrerà nuovamente negli gneiss e così il tempo perso verrebbe riguadagnato. Per ora non si possono fare previsioni affatto sicure stante l'assoluta impossibilità di tracciare un profilo geologico e dettagliato nelle viscere del monte attraversato. I geologi stessi non sono perfettamente d'accordo sulla posizione e potenza degli strati. Anche sulla provenienza dell'acqua rientrata in galleria non si possono fare che ipotesi; nessuno potrà forse mai saperlo. La stessa cosa si ebbe alle gallerie del Colle di Tenda, state ultimate or sono 3 anni. Ancora oggi si ignora di dove proviene l'acqua che fece ritardare di tanti mesi il compimento di quella grandiosa opera, vanto dell'ingegneria italiana.

A Iselle fu di passaggio giorni sono l'illustre ingegnere inglese Fox, uno dei tre periti della Commissione internazionale che esaminò ed approvò il progetto del tunnel del Sempione. Gli altri due sono il senatore Colombo e l'ing. Wagner. Egli ebbe parole di lode e di incoraggiamento per l'Impresa, la quale davanti alle recenti difficoltà non ha perso l'energia e la fede che ha sempre dimostrato di possedere per il felice compimento del più lungo tunnel del mondo intero.

Linea di accesso Domodossola-Iselle. — I lavori su questa linea, malgrado la rigida stagione e l'enorme quantità di neve caduta in dicembre, procedono benissimo sotto la direzione dell'egregio cav. ing. Cauda delle Ferrovie Mediterranee. Interessantissimo sarà tra breve a vedersi il funzionamento della linea a trazione elettrica, che dai cantieri di Varzo trasporterà i detriti della galleria elicoidale sino alla stazione d'Iselle per la formazione del piazzale di questa stazione. Essa è opera ardita e fa onore agli ingegneri della Mediterranea che la idearono e la costruirono. Funzionerà con il sistema del filo aereo e del trolley. In certi tratti ha una pendenza del 45 0[00.

><

Per l'apertura del Sempione.

La Commissione permanente nominata dal Sindaco di Milano per curare gli interessi ferroviari di Milano, si riunì in Municipio per discutere su quanto sia necessario in occasione dell'apertura del Sempione nel 1904.

Dopo ampia discussione, la Commissione si trovò concorde nel ritenere opportuno di dar opera perchè, a raggiungere l'intento che si prefigge, si ottenga dal Governo e dagli enti interessati tre ordini di provvedimenti, e cioè l'ampliamento generale delle stazioni di Milano, l'apertura di un nuovo valico sub-apenninico fra Milano e Genova, possibilmente sulla linea Tortona-Genova, e l'ampliamento e l'adattamento completo del porto di Genova e degli annessi servizi ferroviari.

><

Per le ferrovie complementari.

Il lavoro delle Sotto-Commissioni, che, dopo le visite di sopraluogo, debbono riferire alla Commissione per le ferrovie complementari, è già molto avanzato. Durante le vacanze parlamentari l'on. Giusso potrà molto probabilmente preparare i progetti concreti per le linee più urgenti e di più facile costruzione, in modo che tutte le 18 linee possano essere man mano attuate con razionale progressività; come ebbe a dire alla Camera l'on. Zanardelli.

Fra le prime linee da proporsi all'approvazione del Parlamento sarà la direttissima Roma-Napoli, la quale, partendo da un punto centralissimo di Roma, avrebbe il seguente percosso: Cisterna, Sonnino, Fondi, Itri, Formia, Quagliano, Vico di Pantano, Soccavo, Napoli, Piazza Municipio. La linea sarà a trazione elettrica.

><

Apertura all'esercizio della linea Salerno-Mercato San Severino.

Col giorno 14 corrente verrà aperta all'esercizio la linea Salerno-Mercato San Severino, della lunghezza di km. 17.615, fra gli assi dei fabbricati viaggiatori di Salerno e Mercato San Severino, e comprendente le stazioni di Fratte, Pellezzano, Baronissi e Fisciano.

La nuova linea si distacca dalla Napoli-Metaponto alla stazione di Salerno, iniziando subito un'ascesa, fino alla stazione di Fratte, del 13 e poi del 16 0[00, traversando due gallerie: la prima detta del « Cimitero », lunga metri 691, e la seconda detta « Citro », lunga metri 112.

Dopo, la linea continua in ascesa del 14, poi del 16 per mille, del 18 e del 20 per mille fino alla stazione di Pellezzano, attraversando la galleria elicoidale delle Fratte, lunga metri 2396.

Da Pellezzano seguita in ascesa del 16 e poi del 20 per mille fino alla stazione di Baronissi, dalla quale, dopo una breve orizzontale, riprende l'ascesa con un massimo del 20 per mille sino ad un tratto orizzontale nel punto più alto della linea. Da questa orizzontale, con discesa del 6 per mille, si giunge alla stazione di Fisciano.

Da Fisciano la linea è in discesa del 19 e 20 per mille fino alla stazione di Mercato San Severino, tranne brevi tratti in orizzontale od in lieve ascesa in prossimità di quest'ultima stazione.

Il raggio minimo delle curve è di metri 300.

><

La direttissima Roma-Napoli.

Sappiamo che il lavoro tecnico della Commissione per la direttissima Roma-Napoli procede con grande alacrità. Ogni giorno la Commissione tiene lunghe sedute. Si sono fatti molteplici studi sopra luogo.

Il tracciato della linea si divide in due parti: uno va da Roma a Gaeta e l'altro da Gaeta a Napoli. Pel primo tracciato si sono dovuti fare rilievi, schizzi e studi tutti *ex-novo*, ma pel tratto Napoli-Gaeta la Commissione ha potuto valersi anche degli studi preesistenti.

><

L'autonomia del Porto di Genova.

Ecco quali sarebbero i principi fondamentali del progetto di legge sulla « Autonomia del Porto di Genova » che l'on. Ministro dei Lavori Pubblici presenterà nel febbraio prossimo per l'approvazione al Parlamento:

Il Porto di Genova sarebbe amministrato da un Consorzio, formato dallo Stato, dalle Provincie e dai Comuni concorrenti nelle spese per il Porto di Genova, dalla Camera di Commercio di Genova, dall'Ente dirigente il servizio ferroviario di Genova.

Il Consorzio avrà la durata di 57 anni, e provvederà direttamente fra l'altro: alle opere portuali ordinarie e straordinarie, agli impianti ferroviari sulle calate e per le linee di accesso destinate al servizio del Porto, ai servizi marittimi portuali (salvo i servizi militari, di polizia giudiziaria, sanitaria, la dogana), a organizzare e disciplinare ogni genere di prestazione d'opera nel Porto.

Gli Enti consorziati delegano e nominano i loro rappresentanti nel Consorzio, a far parte del quale sono ammessi due delegati degli operai, uno della corporazione del Punto Franco ed un altro scelto fra le società e le corporazioni degli operai del Porto di Genova.

Il presidente del Consorzio è nominato per Decreto Reale.

In seno al Consorzio è costituto un Comitato esecutivo.

Il patrimonio del Consorzio è formato dal residuo dei fondi stanziati dalla legge del 1897; dai contributi dello Stato, delle Provincie e dei Comuni; dai frutti dell'uso della concessione e dell'affitto di aree, fabbricati, locali, impianti e meccanismi del Porto; dal prodotto di speciali tasse portuali sui passeggieri e sulle merci; dalle eventuali liberalità dei privati.

Lo Stato corrisponderà al Consorzio i fondi stanziati per la legge del 1897; inoltre per gli oneri di manutenzione L. 500,000 annue per i primi dodici anni e L. 750,000 per gli anni successivi.

Infine è data facoltà al Consorzio per provvedere ad opere straordinarie di contrarre un prestito o ricorrere ad altre operazioni finanziarie, garantite dallo Stato.

Il Consorzio comincierà a funzionare entro un anno dalla promulgazione della legge. Costituito il Consorzio il Governo gli sottoporrà il progetto regolatore di massima delle opere occorrenti per l'ampliamento e la sistemazione del Porto. I progetti esecutivi saranno poi compilati sotto la direzione del Consorzio.

Le deliberazioni del Consorzio sono controllate dal Prefetto di Genova.

Il Ministro dei Lavori Pubblici può far ispezionare e sindacare l'andamento di ogni ramo dei servizi affidati al Consorzio.

Il Governo può sciogliere per gravi motivi l'Amministrazione del Consorzio, affidandola ad un Commissario Regio.

Al termine del Consorzio le opere e i fondi sono devoluti allo Stato.

><

Ferrovia Eritrea.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici è convocato pel 15 del mese corrente per esaminare il disegno di costruzione del tratto di ferrovia Digdigta-Ghinda. Il tronco avrà la lunghezza di 36 chilometri, compiuto il quale l'intera linea da Massaua a Ghinda sarà lunga 71 chilometri. E' assai probabile quindi che l'on. Martini, cui sta molto a cuore questo interesse della Colonia, attenda, prima di partire, i responsi del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e del Consiglio di Stato intorno alla ferrovia.

><

Per il riscatto delle linee Novara-Vigevano-Milano.

L'on. Ministro dei Lavori Pubblici ha intimato nelle forme legali alle Società concessionarie delle linee Vigevano-Milano e Novara-Vigevano la denunzia delle convenzioni per riscattare e passare in proprietà dello Stato.

Per la Milano-Vigevano, il periodo di concessione trentennale è scaduto al 30 giugno 1901; per la Novara-Vigevano era scaduto fino dal 1885. Il riscatto avverrà, secondo la concessione, verso pagamento di un'annualità corrispondente alla media dei prodotti netti dei tre anni migliori dell'ultimo quinquennio.

Le linee passeranno in proprietà dello Stato al 1° gennaio 1903.

><

Servizio cumulativo fra la Mediterranea e la navigazione sul Lago Maggiore.

Siamo informati che il R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate ha approvato, in via provvisoria, la convenzione stipulata fra la Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo e la Società Anonima per la navigazi one sul Lago Maggiore, per il servizio cumulativo per viaggiatori, bagagli, numerario, carte-valori, oggetti preziosi e per le merci ed i veicoli a grande e piccola velocità e per le merci ed il bestiame a piccola velocità accelerata.

Dal servizio medesimo è escluso il servizio cumulativo di transito sul Lago sia pei trasporti fra stazioni esclusivamente ferroviarie, sia per i trasporti fra una stazione esclusivamente ferroviaria ed altra lacuale, ma servita pure da una stazione ferroviaria.

><

Ferrovie del Montenegro.

Contrariamente alle notizie pubblicate, che il principe Nicola di Montenegro si sarebbe recato a Parigi e dovrà recarsi tosto a Vienna per concludere le trattative con banchieri parigini e viennesi per le nuove ferrovie da costruire, a cominciare dal prossimo marzo, da ottima fonte sappiamo che, pur essendo vero che nel Montenegro si vogliono costruire ferrovie, per ora nessuna trattativa è corsa all'infuori che in Italia, ed anche questa è abortita.

><

La polizia ferroviaria.

Il Consiglio del Lavori Pubblici ha approvato, can lievi modificazioni, lo schema delle istruzioni per l'applicazione del regolamento di polizia ferroviaria.

><

L'importazione della birra.

Secondo i dati esposti nelle statistiche ufficiali, l'importazione della birra in botti e caratelli nel Regno ammontò, nell'anno 1899, ad ettolitri 50,738, quasi tutti provenienti dall'Austria-Ungheria e dalla Germania.

Il trasporto della birra in botti si fa esclusivamente in carri speciali, i quali sono provveduti di recipienti per ghiaccio e di apparecchi per la ventilazione, lo scolo delle acque, ecc.

Tutti questi carri però o sono germanici od austriaci, e per questo motivo le ferrovie italiane devono pagare a quelle estere il nolo per il percorso italiano, fissato dalla convenzione di Berna. Poche fabbriche di birra, tanto in Germania che in Austria, sono esse stesse proprietarie di questi carri speciali, ma li prendono invece a noleggio dalle speciali Società noleggiatrici.

Visto l'aumento continuo del traffico della birra, si potrebbe prendere in esame se non convenga agli importatori stessi italiani di disporre di tali carri mediante le nostre Società.

E poichè le ferrovie italiane devono pagare a quelle estere il nolo di questi carri per il percorso italiano, mentre che, approfittando dei carri nazionali, sarebbero le ferrovie estere che dovrebbero pagarlo a quelle italiane per il percorso estero, così la Società Ausiliare di locazione vagoni e di imprese ferroviarie e tramviarie, ha presentato domanda al Ministero delle Finanze affinchè la questione della quale si tratta venga studiata nel senso di poter offrire un certo vantaggio agli importatori italiani di birra per l'impiego di carri nazionali, che verrebbero forniti dalla Società medesima.

Questo vantaggio non esigerebbe alcun aggravio per l'erario dello Stato, perchè il risparmio dei noli attualmente pagati dalle Amministrazioni ferroviarie italiane a quelle estere permetterebbe largamente di poter offrire un tale vantaggio agli importatori italiani che si servissero di carri nazionali, per la costruzione dei quali si potrebbero prendere in considerazione i desideri delle Dogane italiane.

><

I contratti colla Società Esportazione uova di Verona.

Col giorno 31 marzo 1902 scadono i contratti in corso colle Ditte Società di esportazione uova di Verona e Società Garavaglia e Comp. di Milano.

Essendo pattuito nei detti contratti che i medesimi si intendono rinnovabili di anno in anno, quando non siano disdetti da una delle parti contraenti tre mesi prima della scadenza, il Ministero dei Lavori Pubblici ha interessato le Società ferroviarie a disdire i contratti medesimi.

A questa determinazione il Ministero stesso è venuto per avere campo libero nelle decisioni che esso deve prendere, in seguito al voto pronunziato dal Consiglio delle tariffe nella sua adunanza del 19 dicembre u. s., circa le modificazioni da introdursi nella tariffa speciale n. 55, a piccola velocità accelerata, relativa ai trasporti di derrate alimentari in esportazione dall'Italia per l'estero pei transiti di Ventimiglia, Modane, Pino, Chiasso, Peri, Pontebba e Cormons.

Il voto espresso dal prefato Consesso è concepito nei seguenti termini: « Il Consiglio delle tariffe, rimandando ad un tempo avvenire una più larga e razionale riforma della tariffa n. 55, piccola velocità accelerata, per la quale al sistema delle concessioni sia sostituito quello di prezzi ridotti da applicarsi al singolo vagone, riconosce intanto la necessità di stabilire le seguenti modificazioni: *a*) applicare ai trasporti a piccola velocità accelerata di derrate dirette all'estero, senza vincolo di peso, i prezzi della tariffa n. 3, grande velocità, con la riduzione dell'imposta erariale al 3 0[0; *b*) concedere l'abbuono del 9 0[0 per le spedizioni a vagone completo di un quantitativo di 500 vagoni, ritoccando opportunamente la scala degli abbuoni attualmente stabiliti per la serie *A* della tariffa speciale n. 55; *c*) applicare le riduzioni ora concesse dalla serie *B* della detta tariffa ai trasporti di 4500 carri, al quantitativo di 1000 carri annui, abolendo le graduazioni stabilite dalla citata serie *B* ».

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

RETE ADRIATICA:

Consolidamento e sistemazione della scarpa sinistra del rilevato stradale fra i km. 136.977 e 137.004 della linea Piacenza-Bologna, per L. 4100.

Impianto nella stazione di Crema di una stadera a ponte a rotaia continua, della portata di 30 tonnellate ed a tavolato di metri 5.50, in sostituzione di quella di vecchio tipo da reimpiegarsi, previa trasformazione, nella stazione di Castelleone, per L. 7900.

RETE MEDITERRANEA:

Costruzione di una garetta per sostanze infiammabili nella stazione di Torino P. N., per L. 350.

Costruzione di un fabbricato per le materie infiammabili nella stazione di Torino P. N., per L. 1800.

Costruzione di un fabbricato ad uso di deposito di materie infiammabili nella stazione di Bussoleno, per L. 2850.

Costruzione di un fabbricato ad uso di deposito di materie infiammabili nella stazione di Chivasso, per L. 2470.

Lavori da eseguirsi nel magazzino delle materie infiammabili nel deposito combustibili della stazione di Savona Letimbro, per L. 220.

Impianti nelle stazioni e sulle linee comprese nella giurisdizione del Circolo di Torino onde prevenire infortuni sul lavoro, per L. 15,190.

Impianto di segnali acustici a sussidio di quelli ottici nella stazione di Zoagli, per L. 7950.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

RETE ADRIATICA:

Acquisto di materiali d'esercizio per le Officine di Bologna e Rimini, L. 18,300.

Consolidamento dei muri interni delle case cantoniere in diversi tratti della linea Milano-Bologna, L. 2200.

Lavori di modificazione al rifornitore della stazione di Orvieto, L. 1410.

Prolungamento dei marciapiedi nella stazione di Lodi, L. 2350.

Modificazioni alle stadere a ponte delle stazioni di Termoli, Campomarino, Foggia, Ascoli Satriano e Candela, L. 4068.

Modificazioni alle stadere a ponte delle stazioni di Pesaro, Fano, Falconara, Loreto e Porto San Giorgio, L. 4030.

Modificazioni alle stadere delle stazioni di Prato, Altopascio, Lucca e Pistoia, L. 3925.

Modificazioni alle stadere a ponte nelle stazioni di Castelfranco, Modena, Reggio, Parma, Colorno, Casalmaggiore e S. Giovanni in Croce, L. 2632.

Sostituzione di piattaforma da m. 5.50 ad altra da m. 4.20 e soppressione di altra piattaforma nella stazione di Terontola, L. 3700.

Modificazioni delle stadere a ponte esistenti nelle stazioni di Orvieto, Orte, Portonaccio, Roma, Viterbo, Montefiascone, Attigliano, Montecchio, Tivoli e Tagliacozzo, L. 7760.

Acquisto ed impianto di materiale d'esercizio nelle officine del Deposito locomotive di Campobasso, L. 4563.

Sistemazione del tratto di ferrovia fra i km. 284.228 e 284.884 della linea Orte-Falconara, L. 9380.

Impianto della illuminazione elettrica nella stazione di Venezia (S. Lucia), L. 77,200.

Modificazioni alle stadere a ponte nelle stazioni di Grumo, Acquaviva, Castellaneta e Palagianello, L. 3316.

Idem nelle stazioni di Spoleto, Fabriano, Fossato-Vico, Jesi e Chiaravalle, L. 2870.

Idem nelle stazioni di Figline, Chiusi, Arezzo, S. Giovanni, Pontassieve, Firenze C. M. e Firenze S. M. N., L. 3262.

Rete Mediterranea:

Ampliamento e sistemazione della stazione di Certaldo, L. 1660.

Impianto di una bilancia a ponte da 16 tonnellate nelle Officine di Torino, L. 1850.

Consolidamento dell'argine detto « Casa Annone », a monte del ponte sul Ticino, della linea Milano-Vigevano, L. 200.

Sistemazione del segnalamento a distanza del bivio di Montarioso, sulla linea Chiusi-Empoli, L. 1560.

Sistemazione dei burroni fra i km. 369. 700 e 369.855 della linee Battipaglia-Reggio, L. 13,450.

Rifacimento di m. 45.60 di binario in ferro, di due intersezioni e di un deviatoio nella stazione di Alba, L. 1480.

Idem di m. 286.47 di binario, di due deviatoi e di due intersezioni nella stazione di Castagnole, L. 3700.

Impianto di una soneria elettrica di controllo al disco della stazione di Sestri Ponente, L. 500.

Applicazione di controventi alla travata destra del viadotto a Sant'Anatolia, al km. 30.989 della linea Ciampino-Velletri-Segni, L. 12,836.

Costruzione di un cesso isolato in prossimità della casetta del Gestore, nella stazione di Roma Termini, L. 1300.

Ricostruzione di quattro tratte di rivestimento nella galleria di Scrime, sulla linea Roccasecca-Avezzano, L. 80,000.

Collegamento dell'Ufficio telegrafico di Mortara coll'omonimo Ufficio governativo, L. 560.

Costruzione del fabbricato per deposito di materie infiammabili nelle Officine di Torino, L. 5800.

Rete Sicula:

Impianto del quinto binario nella stazione di Canicatti, L. 18,858.

Acquisto di materiale minuto d'esercizio per la stazione di Marcatobianco, sulla linea Roccapalumba-S. Caterina, L. 1740.

Acquisto di materiale d'esercizio per il riparto macchine delle Officine di Messina, L. 1300.

Riparazione dei danni causati alle opere di presa ed alla tubulatura del rifornitore di Leonforte, L. 1951.

Lavori per proteggere contro le zanzare anophele i caselli posti nelle zone malariche delle linee Termini-Patti-Messina e Bivio S. Caterina-S. Caterina-Catania; Bicocca-Siracusa-Noto; S. Caterina Canicatti-Licata; Roccapalumba-Porto Empedocle; Valsavoia-Scordia e Muglia-Gerbini, L. 126,114.

><

Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

(Affari trattati nell'adunanza del 9 gennaio 1902).

Sistemazione degli scoli d'acqua a monte della stazione di Rosarno, sulla linea Battipaglia-Reggio.

Proroga del noleggio di 1200 carri per la Rete Adriatica.

Nuovo noleggio di 1000 carri e proroga del nolo di 1486 carri per la Rete Mediterranea.

Ampliamento dello scalo merci e sistemazione dell'allacciamento del binario del Dinamitificio Nobel nella stazione di Avigliana.

><

Biglietti andata e ritorno fra Tavernelle, Brescia e Milano.

In seguito a domanda del Municipio di Avrignano, la Società esercente la Rete Adriatica ha disposto per la istituzione, in via d'esperimento, dei normali biglietti di andata e ritorno per le tre classi, dalla stazione di Tavernelle a quelle di Brescia e di Milano.

><

Il Senato e la legge sulla riforma delle concessioni speciali.

Come è noto, il Senato del Regno, nell'approvare il disegno di legge relativo alla riforma delle concessioni speciali, ha adottato il seguente ordine del giorno: « Il Senato raccomanda al Ministero dei Lavori Pubblici di ripristinare la concessione che già avevano gli impiegati delle Amministrazioni centrali, e che andrà a cessare colla presente legge, facendone, se è possibile, partecipare anche gli impiegati delle Amministrazioni provinciali ».

Ci consta che, in omaggio a quell'ordine del giorno, il Ministro dei Lavori Pubblici ha vivamente interessato le Società ferroviarie a consentire che a tutte le concessioni speciali, cui per la nuova legge dovrebbe applicarsi la tariffa differenziale del 40, 50 e 60 per cento, sia fatta la riduzione unica del 50 per cento. Ed a questa richiesta di carattere generale il Ministro dei Lavori Pubblici ha dovuto arrivare, perchè, limitandola ai soli impiegati delle Amministrazioni centrali e probabilmente a quelli provinciali, si sarebbe frustrato il vero scopo della legge nei riguardi della classificazione del servizio.

Però le Società ferroviarie, pur attribuendo al voto del Senato tutta la dovuta importanza, si sono dichiarate spiacenti di non poter accettare la proposta suindicata, imperocchè fondamento precipuo della riforma fu appunto l'adozione della tariffa differenziale predetta, mercè la quale soltanto è stato possibile di combinare una riforma così importante, pur mantenendo inalterato il prodotto attuale, principio questo che costituiva la base fondamentale delle concessioni speciali.

><

Sentenze di Corte d'Appello.

La Corte d'Appello di Casale, in materia di *Responsabilità dell'Amministrazione pubblica*, ha emanato sentenza, per la quale è dichiarata improponibile dal privato contro la pubblica Amministrazione l'azione di danni, giusta l'articolo 1151 del Codice civile, in quanto i danni si vogliano far derivare dalla erronea o colposa esecuzione o manutenzione di un'opera (nella specie, una chiavica in un argine di seconda categoria), a meno che sia dimostrato che i danni stessi non si sarebbero verificati senza la costruzione dell'opera. Ha dichiarato altresì che l'Autorità giudiziaria non è competente a giudicare sulla bontà dell'opera eseguita dallo Stato per fini di interesse pubblico, essendo siffatta materia riservata all'Autorità amministrativa.

— La Corte d'Appello di Torino, in materia di *Infortuni sul lavoro*, ha emesso sentenza, per la quale il patto accettato dagli operai, che in caso di infortunio l'industriale non sia tenuto a rimettere loro la somma pagatagli dall'Assicuratore, presso il quale a sua cura essi debbono essere assicurati, non esonera l'industriale, in caso di sinistro imputabile a sua colpa, dall'obbligo di corrispondere quei maggiori indennizzi, che, oltre quelli pagati dall'Assicuratore, fossero dovuti.

><

Sentenze di Cassazione.

La Cassazione di Roma ha emessa la sentenza per la quale la pubblica Amministrazione è responsabile, in base all'art. 46 della legge 25 giugno 1865 sull'espropriazione per utilità pubblica, dei danni arrecati ai fondi privati dallo straripamento di un canale artificiale, da essa costruito, nella specie, a scopo di bonifica.

— La Cassazione predetta ha sentenziato che la Corte di Cassazione di Roma, a Sezioni unite, è chiamata a decidere dei conflitti di attribuzione fra le Autorità amministrativa e giudiziaria, non già a conoscere se una controversia, indubbiamente sottratta alla cognizione dell'Autorità giudiziaria, sia legalmente sottoposta ad una piuttosto che ad un'altra Autorità amministrativa, o manchi delle condizioni per poter essere presa da questa in considerazione.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in una vertenza fra la provincia di Caserta e la Direzione generale di ponti e strade, in materia di *pedaggio*, ha dato il seguente parere: « In materia di *traghetti* o *passi* a servizio e continuazione del transito di strade provinciali o consortili, le Amministrazioni provinciali o comunali non hanno facoltà di dettare norme per limitare e regolare l'operato del concessionario, se al momento della concessione non abbiano riservata esplicitamente a sè siffatta facoltà, salvo quanto dispone l'art. 29 della legge sui lavori pubblici ».

— Il Consiglio di Stato, quarta Sezione, in una vertenza fra l'Impresa di navigazione sul Lago Maggiore ed i Ministeri di Agricoltura, Industria e Commercio, dei Lavori Pubblici e del Tesoro, ha preso la seguente decisione:

« Le caldaie a vapore usate per la navigazione lacuale e fluviale, nella specie per la navigazione sul Lago Maggiore, sono soggette alla sorveglianza ordinata dal Regolamento 27 giugno 1897, n. 290, sulle caldaie a vapore, non alla vigilanza dell'Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, in virtù del Regolamento 31 ottobre 1873, n. 1687, per la polizia, sicurezza e delle strade ferrate ».

— Il Consiglio di Stato, seconda Sezione, ha preso la seguente deliberazione in materia di *strade comunali:*

« Una strada inscritta in un elenco di strade comunali non cessa di essere tale per il fatto di non trovarsi inclusa in un elenco formato posteriormente, occorrendo, per la cancellazione di essa, un'esplicita deliberazione del Consiglio Comunale, che dichiari anche se la strada deva considerarsi vicinale, o se deva esserne alienato il suolo. Se quindi tale deliberazione non sia intervenuta, il Comune è obbligato a provvedere alla manutenzione della strada ».

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, d'accordo cogli altri Ministri interessati, ha approvato le seguenti proposte delle Amministrazioni ferroviarie relative a concessioni speciali di tariffa:

1) Proposta della Mediterranea di rinnovare pel periodo dal 1° novembre 1901 al 30 giugno 1902, ed alle stesse condizioni, la concessione accordata alla Ditta Vincenzo di Bianco pel trasporto di olio d'oliva dalla Calabria al Napoletano;

2) Proposta della Mediterranea, per la quale viene rinnovata per il periodo dal 15 novembre 1901 al 30 giugno 1902 la concessione accordata alla Ditta Giuseppe Guadagno per trasporti d'olio dalla Calabria al Napoletano alle stesse condizioni della convenzione precedente;

3) Proposta dell'Adriatica di concedere alla Ditta Carlo, Enrico, fratelli Marzollo, di poter fruire del beneficio concessionale pel trasporto di cotone greggio, quantunque nel primo periodo annuale non abbia raggiunto il quantitativo minimo di tonn. 1500, purchè nel triennio fissato per la durata della concessione raggiunga il quantitativo minimo complessivo di tonn. 4500;

4) Proposta della Mediterranea per rinnovare, alle stesse condizioni, per la durata di un anno, decorrente dal 1° febbraio 1902, la concessione accordata alla Ditta Maurelio Bassi pel trasporto di vino e fusti vuoti da Civitavecchia a Roma;

5) Proposta dell'Adriatica per concessione alla Ditta Jos J. Leinkauf, di Vienna, di eseguire i suoi trasporti di treccie e cappelli di paglia in partenza da Firenze e da Sesto Fiorentino per l'Austria e la Sassonia, via Pontebba, al prezzo di L. 14.23 per quintale per le spedizioni fino a 200 chilogrammi, e di L. 11.27 pure per quintale per quelle oltrepassanti i 200 chilogrammi, e coll'obbligo di un quantitativo minimo per anno di 50 tonnellate;

6) Proposta della Mediterranea di estendere la concessione accordata alla Ditta Angelo Sala pel trasporto di canapa greggia e di stoppa di canapa da Frattamaggiore-Grumo a Bergamo, anche ai trasporti in partenza da Caserta per Bergamo, al prezzo di L. 29.10 per tonnellata, elevando il quantitativo minimo annuo a 500 tonnellate;

7) Proposta dell'Adriatica di ammettere a formare il minimo di trasporto di ferro vecchio, di cui la concessione fatta alla Ditta Goretti, anche i trasporti di detta merce eseguiti da Genova a Vobarno;

8) Proposta della Mediterranea di ammettere a godere della concessione accordata alla Ditta Fratelli Buonvicino, relativa al trasporto a carro completo di legname per doghe, anche i trasporti eseguiti da Potenza Inferiore per Brindisi di Montagna e rispediti a Bari;

9) Proposta della Mediterranea di prorogare al 30 giugno 1902 la concessione accordata alla Ditta C. L. Rodolfo per trasporto di pietrisco da Arona e da Taino Angera.

— Col giorno 14 febbraio p. v. verrebbe a scadere la validità della tariffa eccezionale n. 1002, piccola velocità, pei trasporti di vino comune, mosto ed uva pigiata, in botti o barili, destinati all'estero. Le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia, essendo intenzionate di prorogare di altri due anni l'esperimento della tariffa eccezionale in parola, hanno presentato al Ministero dei Lavori Pubblici la relativa regolare proposta.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Savona-Sassello-Acqui. — Si tenne domenica scorsa ad Acqui un'adunanza del Comitato promotore della ferrovia Savona-Sassello-Froguardo-Visone-Acqui e Visone-Rivalta-Castelnuovo-Cassine-Alessandria.

L'autore del progetto, ing. Sartorio di Genova, fornì ampi schiarimenti per la parte tecnica e finanziaria del progetto, e il Comitato prese impegno di lavorare alacremente per ottenere la realizzazione dei due progetti.

Ferrovia elettrica Verona-Riva. — Il Comitato esecutivo della ferrovia elettrica Verona-Riva, in una riunione tenuta alla Camera di commercio, deliberava un voto di plauso all'on. Miniscalchi per la sua opera ed il suo interessamento per detta ferrovia.

Fece quindi appello agli enti interessati perchè anticipino altri 3|5 delle loro sovvenzioni per la spesa occorrente e per aprire una sottoscrizione privata fra i cittadini ed i Comuni interessati per raccogliere da 50 a 150 mila carature di 20 lire ciascuna rimborsabili.

Ferrovia Ferrara-Copparo. — Nella residenza della deputazione provinciale, auspice l'on. Melli il direttore della Società Veneta, della quale è presidente il senatore Breda, ha firmato il compromesso per la costruzione e l'esercizio della ferrovia, a scartamento ordinario, Ferrara-Copparo, e per la quale lo Stato ha già firmato un sussidio di L 3800 chilometrico per cinquant'anni e la provincia per lo stesso periodo L. 22,000 annue. Così si facilita la costruzione del prolungamento della stessa linea fino ad Ambrogio e dell'altra che deve unire Ferrara, Cento a Modena.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio al 31 dicembre 1901.* — Nella decade dal 21 al 31 dicembre 1901 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 4,194,241.36, con una diminuzione di L. 147,049.59 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio al 31 dicembre 1901 si ragguaglia a L. 78,013,151.86, presentando un aumento di L. 728,890.46 in confronto dello stesso periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 31 dicembre 1901.* — Nella decade dal 21 al 31 dicembre 1901 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 3,856,826.07, con un aumento di lire 306,547.62 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 31 dicembre 1901 si ragguaglia a L. 130,287,109.97, e presenta un aumento di L. 655,399.42 in confronto del precedente esercizio.

Tramvia elettrica Salerno-Cava dei Tirreni. — Lunedì scorso fu tenuto a Salerno un grande Comizio per l'impianto di una tramvia elettrica Salerno-Cava Tirreni, della quale con un notevole discorso il Sindaco, comm. De Leo, fece rilevare la grande utilità, anche per l'impianto di energia elettrica come forza motrice.

Tramvia Torino-Condove. — Sono a buon punto gli studi per la costruzione di una linea tramviaria a trazione elettrica da Torino a Condove. Autori e promotori del progetto sono il signor G. B. Galghera ed i geometri L. Lesca e G. B. Sereno, i quali ne presentarono un'elaborata e chiara Relazione, già depositata negli Uffici della Prefettura. La linea correrebbe su terreno proprio e toccherebbe i territori di Torino, Collegno, Pianezza, Rivoli, Alpignano, Caselette, Rivera, Almese, Villar Dora, Chiavrie e Condove.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Ferrovie federali.* — Il Consiglio federale ha adottato un regolamento relativo agli stipendi massimi e minimi dei funzionari ed impiegati delle Strade ferrate federali. Questo regolamento ripartisce gli stipendi in nove classi. Non comprende speciali indennizzi per il personale delle locomotive e dei treni, ma prevede degli assegni supplementari d'alloggio per gli impiegati obbligati, a causa delle esigenze del servizio, ad avere un alloggio fuori del loro domicilio.

— *Ferrovia Locarno-Valmara.* — La Commissione ferroviaria del Gran Consiglio aderì alla proposta del Consiglio di Stato fissante a fr. 1,500,000 il sussidio dello Stato alla Locarno-Valmara, e ciò mediante presa d'azioni di secondo grado.

Ferrovie Turche. — *La linea d'Hedjaz.* — I lavori per questa ferrovia stanno proseguendo alacremente secondo gli ultimi ordini dati dal Sultano. La linea è stata divisa in parecchie sezioni, in ciascuna delle quali sono impiegati gran numero di operai. I lavori saranno in breve compiuti fino ad Aini-Rezka; e si spera che un altro centinaio di chilometri oltre questa stazione saranno pronti per il primo settembre del corrente anno, epoca dell'anniversario dell'accessione al trono del Sultano. La linea coprirà allora la distanza di 390 chilometri, un quarto dell'intera distanza fra Damasco e Mecca. La Commissione ferroviaria ha recentemente accordati nuovi fondi, che insieme coi vecchi dànno fino ad ora un totale di circa 9 milioni di franchi.

Ferrovia Pan-Americana. — Il rapporto presentato su questa ferrovia al Congresso pan-americano dalla Commissione apposita è molto favorevole al progetto.

Il presidente Harrison aveva proposto che gli Stati Uniti s'incaricassero di far levare i primi piani di costruzione, e che gli altri paesi si impegnassero di contribuire proporzionatamente alle spese richieste dal lavoro. In seguito alla Conferenza di Washington, undici Stati americani aderirono alla proposta e la Commissione della ferrovia internazionale si mise all'opera immediatamente.

I risultati delle investigazioni delle tre Commissioni di ingegneri incaricate di studiare il progetto sono questi in riassunto.

La distanza da Buenos Ayres a New York sarebbe di 10,471 miglia di ferrovia, di cui più della metà sono già costruite. Dalla capitale americana i treni raggiungono quasi la frontiera meridionale del Messico. Dai confini di questi paesi a Buenos Ayres la distanza da percorrere sarebbe di 6702 miglia di cui 1453 circa sono in esercizio e 5249 resterebbero da costruire.

Ma dalla pubblicazione dei dati di queste Commissioni i lavori della ferrovia hanno preso una certa estensione, e il rapporto della Commissione del Congresso stima che oggi restano soltanto 5000 miglia da costruire per mettere le ferrovie del Nord in comunicazione con quelle del Sud.

Calcolando largamente le spese, la Commissione prevede che saranno sufficienti a compirle 200 milioni di dollari.

I rilievi topografici hanno dimostrato che la costruzione delle linee incompiute è praticabile, e che dal punto di vista economico i risultati previsti del traffico rimunereranno pienamente la spesa di esecuzione del lavoro. A questo proposito la relazione ricorda tutti i vantaggi che sono connessi allo stabilimento di queste ferrovie, quali lo sviluppo del commercio, la messa in valore di terreni minerari e agricoli, la gara che si istituirà fra i trasporti per via di terra e quelli per via di mare per i paesi in cui fino ad oggi quest'ultimo mezzo di comunicazione era il solo in uso.

La Commissione insiste pure sulla considerazione che in caso di conflitto fra due o più potenze americane gli interessi commerciali dei loro cittadini e di quelli degli altri

Stati possono, allo stato attuale delle cose, essere fortemente compromessi per l'interruzione delle comunicazioni di mare, mentre che il pericolo sarebbe minore se esistesse una grande via ferrata internazionale (neutralizzata).

Notizie Diverse

Edificio ad uso delle Casse postali di Risparmio in Roma. — Il Ministero delle poste e telegrafi presentò al Consiglio Superiore dei lavori pubblici un progetto di massima per la costruzione di un edificio ad uso delle Casse postali di risparmio in Roma; ora diamo qualche particolare maggiore sull'argomento.

La spesa per l'opera è prevista in L. 1,850,000, delle quali L. 1,787,825.77 per lavori a base d'asta e L. 62,174.23 a disposizione dell'amministrazione per imprevisti, direzione e sorveglianza.

L'edificio dovrebbe sorgere nei quartieri Ludovisi sopra un'area di metri quadrati 7072.60 di proprietà demaniale. Metri quadrati 5603.67 sarebbero coperti e i residui metri quadrati 1469.33 destinerebbensi a cortili e giardino. Il lato nord di metri 84.54 prospetterebbe sulla via Ludovisi, quello est di metri 80.58 sulla via Aurora, il lato sud di metri 72.49 sulla via Liguria, e il lato ovest per un tratto di metri 30 confinerebbe con la piazzetta Sant'Isidoro, e per altri metri 71.77 col convento di Sant'Isidoro.

L'edificio verrebbe costituito da un piano sotterraneo e da quattro piani superiori, cioè: un piano terreno rialzato sulla strada, composto di sei vastissimi saloni, di 18 grandi stanze e dell'atrio d'ingresso, un mezzanino con 26 stanze, un primo piano con 26 stanze e 2 saloni, un secondo piano con 63 stanze ed un salone. L'altezza del livello stradale raggiungerebbe nell'edificio metri 26.50.

La prima Sezione del Consiglio Superiore dei lavori pubblici ha preso in esame, nell'ultima sua riunione, il progetto e l'ha approvato, salvo a riformarlo in diversi punti, come ad esempio, per l'altezza che non dovrà superare i metri 24, a norma del regolamento edilizio di Roma.

Il traffico del porto di Trieste. — Il movimento del traffico nel porto di Trieste nel 1901 presenta un soddisfacente miglioramento su quello dell'anno precedente. Il numero delle navi arrivate fu di 9970 con 2,278,801 tonn. di merce, in aumento di 1515 arrivi e di 120,000 tonn. di merce.

Nel prospetto dei navigli approdati secondo la bandiera, il primo posto spetta alla bandiera austro-ungarica con 822 navigli a vela e 29,493 tonn. e 6581 piroscafi con 1,554,197 tonn. Seconda viene la bandiera italiana con 1673 navigli a vela con 65,528 tonn. e 475 piroscafi con 280,317 tonn. Terza la bandiera inglese con 140 piroscafi e 195,410 tonn. Quarta viene la Grecia con 84 navigli a vela e 67 piroscafi. Le altre bandiere hanno cifre insignificanti.

Ferrovia ad unica rotaia sistema A. Lehmann. — Oggidì le ferrovie ad unica rotaia sono abbastanza adoperate sia nell'agricoltura che nell'industria, presentando il grande vantaggio di potersi impiantare nei paesi accidentati in cui è preferibile l'adottare curve a raggi molto piccoli.

Nel *Centralblatt des Bauverwaltung* trovasi descritto un modello di questo genere, sistema del sig. A. Lehmann, adatto alla manovra a mano, o mediante trazione animale o meccanica.

Nel tipo a trazione a mano, descritto ed illustrato dal periodico suddetto, il telaio del vagoncino è sostenuto secondo l'asse longitudinale da due ruote montate su carrelli girevoli attorno un asse verticale.

Ai lati del telaio sono collocate due molle, che impediscono il rovesciamento della cassa e che possono servire da freni nelle discese, se si lasciano strisciare contro la terra.

I mozzi delle ruote e il perno dei carrelli sono a rotolamento su palline, onde diminuire l'attrito e dare alle ruote la maggiore libertà di movimento nelle curve molto strette. La disposizione dei freni permette che agiscano in qualunque posizione della ruota.

Due tubi trasversali di ferro, posti a m. 0.75 di altezza dalle rotaie, servono a dirigere il vagoncino ed a mantenere la sua stabilità. Per i vagoncini a trazione animale si dispone fra i due tubi suddetti, lungo uno dei lati, un telaio a cui si attacca l'animale.

Il vagoncino manovrabile a mano pesa kg. 150 ed un operaio può spostarlo in piano con un carico di 500 kg.

Gli animali da tiro possono trasportare fino a kg. 2500, oppure da 8 a 10 persone, se il vagoncino è destinato al trasporto dei viaggiatori.

Quando il sistema è a trazione meccanica, onde assicurare la stabilità, si dà al vagoncino un punto di appoggio su una rotaia posta ad una certa distanza dal suolo, sostenuta di tratto in tratto da pali di legno o di ferro. Al vagoncino sono fissati dei bracci che afferrano la rotaia sospesa.

Le rotaie per l'armamento delle strade possono essere quelle comuni a pattino, quelle da tramvia, oppure due rotaie a pattino accoppiate.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Lavori e Forniture per Ferrovie.

Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Per ampliamento della stazione di Monza. Imp. L. 337,700. Tempo utile per la presentazione delle offerte sino al 18 gennaio corr., ore 10.30.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato d'Amministrazione, 10 gennaio). — Colle Officine meccaniche (già Miani, Silvestri e C., Grondona, Comi e C.) di Milano, per fornitura di 8 carri piatti a due carrelli per trasporto massi, della portata di 30 tonn.;

Colle Officine suddette, per fornitura di altri due carri come sopra;

Colla Ditta G. B. Frontini e C. di Taranto, per fornitura di 50 carri scoperti a sponde basse senza freno, della portata di 17 tonnellate;

Colle Costruzioni Meccaniche di Saronno, per fornitura di 10 carri a bagagli a due assi, tre comparti, con freni a vite e ad aria compressa;

Colla Ditta Marchioni Carlo di Vignale, per ampliamento della stazione di Busto Arsizio;

Colla Ditta Carminati, Toselli e C. di Milano, per fornitura di 52 carrelli per cantonieri, dei quali 40 del tipo Alta Italia in ferro e 12 del tipo Meridionale con tavolato;

Colla Ditta Gavazza Luigi di Asti, per appalto lavori per il prolungamento binari morti in stazione di Castellalfero;

Colla Ditta Giuseppe Pisaneschi di Campiglia d'Orcia, per fornitura di quintali 2000 di carbone di faggio.

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Amministrazione Provinciale di Potenza (13 gennaio, ore 11). — Appalto dei lavori di consolidamento e riparazione ai danni causati dal nubifragio nel tronco della strada nazionale Contursi-Barletta-Pescopagano della strada Irpino-Lucana per L. 13,131.21 oltre L. 2988.79 a disposizione dell'Amministrazione. Cauz. provv. L. 1000 in tesoreria. Ultimaz. lavori 4 mesi. Fatali 10 giorni.

Municipio di Squinzano — Lecce — (14 gennaio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di sistemazione della strada esterna detta Ma-

donna dell'Annunziata provv. agg. per L. 21,111.78. Cauz. provvisoria L. 1500.

— (18 gennaio, ore 10). — Appalto dei lavori di sistemazione delle strade esterne Bibbi e Perlangeli per L. 16,050.50. Deposito provvisorio L. 1000, cauz. L. 2000. Ultimazione lavori 12 mesi. Fatali da destinarsi.

Municipio di Cetara — Salerno — (14 gennaio, ore 11). — Appalto dei lavori per la conduttura dell'acqua potabile per L. 33.498. Cauz. prov. L. 2000. Ultimazione lavori 5 mesi. Fatali dopo 15 giorni.

R. Prefettura di Parma (15 gennaio, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori di sistemazione dell'argine destro del Stirone tra il guado degli Azzali ed il ponte della provinciale Parma-Cremona, di m. 7520, per L. 27,500. Dep. provv. L. 1500 in Tesoreria. Cauzione decimo. Ultimaz. lavori 60 giorni.

Genio Militare di Pinerolo — Torino — (15 gennaio, ore 11, unico def.). — Appalto dei lavori per la ricostruzione del pavimento della caserma Principe Amedeo per L. 2500. Cauz. provv. L. 250. Ultimaz. lavori 40 giorni. Docum. 13 gennaio.

R. Prefettura di Firenze (20 gennaio, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori di sistemazione dell'arginatura sinistra dell'Arno presso l'abitato Buche di S. Romano e pel consolidamento della sponda sottostante per L. 39,730.48. Consegna lavori 4 mesi. Cauz. prov. L. 2000. Cauz. decimo.

Deputazione Provinciale di Cagliari (20 gennaio, ore 12). — Appalto dei lavori e forniture occorrenti alla manutenzione della rete stradale di quella provincia, formata dalle strade indicate nell'elenco annesso al capitolato d'appalto, della complessiva lunghezza di m. 1,310,147.65 escluse le traverse e tutte quelle altre strade che nel corso dell'appalto saranno assunte in manutenzione della Provincia, per la durata di anni 9, dal 1° aprile 1902 al 31 marzo 1911, per annue L. 381,515, e cioè annue L. 340,638.39 per lavori a corpo e L. 40,876.61 per lavori a misura. Cauzione provvisoria L. 30,000. Fatali da destinarsi.

R. Prefettura di Padova (21 gennaio, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori di urgente risarcimento delle sponde e regolazione dell'alveo a destra del naviglio Piovego alla fronte Sartori Nardi per L. 8400. Cauz. provv. L. 400 e L. 400 per spese.

Municipio di Torino (22 gennaio, ore 11). — Asta per miglioramento di ventesimo per l'appalto dei lavori per la costruzione di un fabbricato per la scuola di arti e mestieri, per i corsi superiori delle scuole serali di disegno e per la scuola di chimica « Cavour » provvisoriamente aggiudicato col ribasso del 0.51 0[0 su L. 280,000 e cioè per L. 272,572.

Ufficio Amministrativo di Novara (23 gennaio, ore 13). — Appalto della manutenzione 1902-1910 della strada provinciale Vercelli-Casale, tronco compreso fra la città di Vercelli ed il confine colla provincia di Alessandria oltre Stroppiana, per annue L 183,000. Fatali 10 febbraio, ore 11. Cauz. provv. L. 8000.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Artiglieria Laboratorio Pirotecnico Bologna (21 gennaio, ore 14, unico def.). — Appalto della fornitura di piombo in pani kg. 70,000 a L.0,55. Consegna giorni 60. Importo L. 38,500. Deposito L. 3850.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Genn. 4	Genn. 11
Azioni Ferrovie Biella	L. 528	528
» » Mediterranee	» 467	466.50
» » Meridionali	» 666	643.50
» » Pinerolo (1ª emiss.)	» 372	372
» » » (2ª »)	» 357	357
» » Secondarie Sarde	» 214	214
» » Sicule	» 670 ex	670 ex
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.*	» 322	322.50
» » Cuneo 3 0[0	» 342	345
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1[2 °/₀	» 99	99
» » Mediterranee 4 0[0	» 492.50	496
» » Meridionali	» 327.50	330
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 310	310
» » » 2ª emiss. »	301	303.50
» » Sarde, serie *A*	» 321	323
» » » serie *B*	» 321	323
» » » 1879	» 321	323
» » Savona	» 344	345
» » Secondarie Sarde	» 485.50	485
» » Sicule 40[0 oro	» 504.50	504.50
» » Tirreno	» 498	498
» » Vittorio Emanuele	» 348	350

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1901-1902. — *Dal 21 al 31 Dicembre 1901. — 18ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	**4760**	**4726**	+ **34**	**1010**	**1033**	— **23**
Media	**4760**	**4732**	+ **28**	**1010**	**1028**	— **18**
Viaggiatori	1,411,006.17	1,516,298.66	— 105,292.49	61,706.67	66,382.49	— 4,675.82
Bagagli e cani	64,998.94	67,445.91	— 2,446.97	1,144.28	1,189.35	— 45.07
Merci a G.V. e P.V. acc.	474,232.83	480,380.33	— 6,147.50	16,843.93	17,055.30	— 211.37
Merci a P. V.	2,089,423.46	2,116,871.12	— 27,447.66	74,885.08	75,667.79	— 782.71
TOTALE	4,039,661.40	4,180,996.02	— 141,334.62	154,579.96	160,294.93	— 5,714.97
Prodotti *dal 1° Luglio al 31 Dicembre 1901.*						
Viaggiatori	28,173,386.18	29,697,559.83	— 1,524,173.65	1,278,422.60	1,375,132.29	— 96,709.69
Bagagli e cani	1,321,667.88	1,421,256.38	— 99,588.50	35,374.66	39,053.50	— 3,678.84
Merci a G.V. e P. V. acc.	7,566,191.01	7,171,503.53	+ 394,687.48	263,483.94	248,373.08	+ 15,110.86
Merci a P. V.	37,900,021.99	35,942,164.85	+ 1,957,857.14	1,474,603.60	1,389,217.94	+ 85,385.66
TOTALE	74,961,267.06	74,232,484.59	+ 728,782.47	3,051,884.80	3,051,776.81	+ 107.99
Prodotto per chilometro.						
della decade	848.67	884 68	— 36.01	153.05	155.17	— 2.12
riassuntivo	15,748.17	15,687.34	+ 60.83	3,021.66	2,968.65	+ 53.01

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (2) 1a classe	Londra (2) 2a classe	Parigi (3) 1a classe	Parigi (3) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Londra (4) validità	Parigi (5) 1a classe	Parigi (5) 2a classe	Parigi (5) validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne)	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 80	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 65	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	-			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	..			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	-			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	-			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno, italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI		1a e 2a CLASSE							Treno lusso PENINSULAR-EXPRESS part. da Londra il venerdì
						(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Cross	Par.	—	9 — a.	10 — a.	—	—	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria	—	—	—		—	11 — a.	—		—
Douvres	—	—	11 06 a.		—	1 — p.	11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.)	Arr.	—	12 31 p.		—	2 20 p.	12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet)	Arr.	(F)	12 35 p.		—	2 24 p.	12 24 a.		12 24 a.
		W. R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese)	Par.	1 15 p.	1 20 p.		—	3 — p.	1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet)	Par.		1 26 p.		—	3 06 p.	1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries	Arr.		1 58 p.		—		2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries	Par.		1 59 p.		—		2 31 a.		
Folkestone	Par.			11 50 a.	—				
Boulogne (Buffet) Maritime o. E. oc.	Arr.			1 30 p.	—				
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr.	Arr.			1 34 p.	—				
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr.	Par.			2 20 p.	—				
Boulogne (Buffet) Central	Arr.			2 25 p.	—				
Boulogne (Buffet) Central	Par.			2 35 p.	—				
Amiens (Buffet)	Arr.		3 44 p.	4 10 p.	—	5 16 p.	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet)	Par.		3 49 p.	4 15 p.	—	5 21 p.	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel)	Arr.	4 45 p.	5 45 p.	5 50 p.	—	7 — p.	5 50 a.		
Paris-Nord (Buffet-Hôtel)	Par.	5 52 p.	—	7 42 p.	—	7 42 p.	7 03 a.		Per la grande cintura
Paris-PLM (Buff.)	Arr.	6 32 p.	—	8 32 p.	—	8 32 p.	7 43 a.		
		1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)	1a 2a cl.	1a 2a cl.	Lusso (X)	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.)	Par.	7 10 p.	8 50 p.	10 20 p.	10 30 p.	1 35 p.	9 30 a.	2 — p.	
Dijon	Arr.	12 20 p.	1 33 a.	2 40 a.	3 45 a.	5 38 p.	2 24 p.	7 15 p.	9 35 a.
Evian	—	2 16 p.	10 45 a.	—	2 16 p.	—	—	—	—
Genève	—	10 43 a.	6 57 a.	—	11 14 a.	—	10 45 p.	—	—
Le Fayet-St-Gervais (Chamonix)	—	3 31 p.	12 20 p.	—	8 — p.	—	—	—	1 — p.
Aix-les-Bains	—	8 58 a.	6 02 a.	6 46 a.	1 54 p.	9 39 p.	8 51 p.	12 21 a.	1 42 p.
Chambéry	—	9 32 a.	6 37 a.	7 10 a.	2 31 p.	9 59 p.	9 26 p.	12 45 a.	2 03 p.
Modane	—	1 46 p.	—	9 57 a.	7 42 p.	12 29 a.	—	3 31 a.	4 55 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2)	Arr.	18 55	—	14 22	4 55	—	—	8 20 a.	21 16
Torino	Par.	20 —	—	14 50	6 45	—	—	8 45	Sleeping-cars con Dining-car
Novara	Arr.	21 56	—	16 47	9 14	—	—	10 55	
Milano	Arr.	23 05	—	17 45	10 15	—	—	12 6	
Venezia	Arr.	—	—	23 30	—	—	—	18 45	
Torino	Par.	20 05	—	15 —	5 25	—	—	8 40	
Genova	Arr.	23 20	—	18 25	8 45	—	—	12 —	
San-Remo	—	5 45	—	23 33	—	—	—	16 44	
Pisa	—	3 20	—	23 25	12 35	—	—	17 —	
Firenze	—	7 15	—	1 20	17 28	—	—	19 15	
Livorno	—	5 36	—	0 7	15 5	—	—	18 —	
Roma	—	10 10	—	7 —	19 15	—	—	23 43	
Napoli	—	18 35	—	13 36	0 35	—	—	7 —	
Brindisi	—	—	—	8 16	—	—	—	18 7	
Torino	Par.	20 05	—	—	—	—	—	8 40	21 30
Alessandria	Arr.	21 32	—	—	—	—	—	10 13	22 59
Bologna	—	2 31	—	—	—	—	—	14 50	3 01
Ancona	—	7 13	—	—	—	—	—	23 —	6 40
Brindisi	—	21 48	—	—	—	—	—	10 59	17 20
Firenze	—	6 34	—	—	—	—	—	18 3	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma	—	13 10	—	—	—	—	—	23 25	
Napoli	Arr.	18 35	—	—	—	—	—	7 —	

RITORNO

STAZIONI		1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2)	Par.	8 50	—	—	15 5	Lusso (X)	—	—
Roma	—	14 30	—	—	23 10		—	—
Firenze	—	21 10	—	—	6 10	—	—	—
Brindisi	—	7 —	—	—	17 33	—	—	—
Ancona	—	20 25	—	—	5 35	—	—	—
Bologna	—	1 35	—	—	10 30	—	10 30	—
Alessandria	—	7 15	—	14 20	17 10	—	21 55	—
Torino	Arr.	9 2	—	16 05	19 10	—	23 35	—
Brindisi	Par.	—	—	18 35	—	—	9 42	—
Napoli	—	8 50	—	15 50	—	—	23 15	—
Roma	—	14 50	—	21 —	—	14 20	8 15	—
Livorno	—	21 6	—	2 —	8 30	19 25	13 15	—
Firenze	—	19 35	—	21 5	7 15	17 30	12 10	—
Pisa	—	22 15	—	3 5	9 8	20 45	15 —	—
San Remo	—	18 32	—	1 45	8 9	—	14 15	—
Genova	—	3 5	—	7 5	14 55	0 35	20 —	—
Torino	Arr.	7 —	—	10 25	19 10	4 50	23 35	—
Venezia	Par.	—	—	—	8 45	—	14 —	—
Milano	Par.	—	—	7 5	16 —	—	20 15	—
Novara	—	—	—	8 7	17 1	—	21 15	—
Torino	Arr.	—	—	10 20	19 5	—	23 10	—
		(D)						
Torino	Par.	7 45	—	13 30	19 30	4 26	—	24 —
Modane (ora franc.)	—	11 35 a.	—	5 20 p.	10 10 p.	7 24 a.	—	3 20 a.
Chambéry	—	8 — p.	—	8 38 p.	12 22 a.	9 35 a.	6 47 a.	5 57 a.
Aix-les-Bains	—	3 44 p.	—	9 12 p.	12 04 a.	9 55 a.	7 22 a.	6 18 a.
Le Fayet-St-Gervais	—	11 15 a.	—	4 15 p.	2 — p.	—	—	—
Evian	—	12 38 p.	—	5 32 p.	—	—	4 40 a.	—
Genève	—	1 52 p.	—	8 02 p.	9 10 p.	—	5 52 a.	8 38 a.
		1a cl.						
Dijon	—	12 4 a.	—	1 59 a.	5 9 a.	2 19 p.	1 23 p.	11 33 p.
Paris-PLM (Buff.)	Arr.	6 9 a.	—	6 38 a.	9 23 a.	6 41 p.	6 31 p.	5 15 p.
Paris-PLM (Buff.)	Par.	7 12 a.		—	10 3 a.	—	6 47 p.	
Paris-Nord (Buffet Hôtel)	Arr.	8 03 a.		—	10 52 a.	—	7 42 p.	
		1a 2a cl.	(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl.	Déjeun. 1a 2a cl. W.R(A)		Pranso 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord (Buffet Hôtel)	Par.	8 40 a.	9 35 a.	10 30 a.	11 20 a.	—	9 — p.	
Amiens (Buffet)	Arr.	10 28 a.		12 mer.	12 52 p.	—	10 46 p.	
Amiens (Buffet)	Par.	10 33 a.		12 20 p.	12 57 p.	—	10 51 p.	
Boulogne (Buffet) Central	Arr.	12 18 p.		1 50 p.		—		
Boulogne (Buffet) Central	Par.	12 23 p.		1 53 p.		—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr.	Arr.			1 58 p.		—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr.	Par.			2 12 p.		—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora E. oc.	Par.			2 08 p.		—		
Folkestone	Par.			4 10 p.		—		
Boulogne-Tintelleries	Arr.	12 07 p.				—	12 31 a.	
Boulogne-Tintelleries	Par.	12 09 p.				—	12 33 a.	
Calais-Ville (Buffet)	Arr.	12 45 p.			2 55 p.	—	1 12 a.	
Calais Maritime (ora francese)	Arr.	12 57 p.	1 15 p.		3 01 p.	—	1 21 a.	
Calais Maritime (Buffet)	Par.	1 30 p.			3 19 p.	—	1 39 a.	
Calais Maritime ora Eur. occ.	Par.	1 26 p.			3 15 p.	—	1 35 a.	
Douvres	—	3 05 p.			5 15 p.	—	3 40 a.	
Londres Victoria	Arr.	—			7 — p.	—	—	
Londres Ch.-Cross	Arr.	4 55 p.		5 50 p.	—	—	5 40 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant riservato ai viaggiatori di 1a classe. Non sono ammessi i viaggiatori di 2a classe se non pagano il supplemento dalla 2a alla 1a classe. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 10.30 ant. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Calais col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 11.20 ant. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.30 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino. — (X) Dal 20 novembre al 9 gennaio i treni di lusso Parigi-Roma avranno luogo tre volte per settimana, cioè: il lunedì, mercoledì e venerdì in partenza da Parigi; martedì, giovedì e sabato in partenza da Modane. Dal 10 gennaio fino al 15 maggio tutti i giorni. Questo treno è composto di *wagons-lits* e di *restaurant*.

TORINO, 1902 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXXV. Sabato, 18 Gennaio 1902 NUM. 3.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

POLITICA FERROVIARIA

Nel primo numero di quest'anno della *Nuova Antologia*, l'on. Carmine ha pubblicato un interessante articolo sulla « politica ferroviaria ». Il *Monitore* ha, in passato, pubblicato gli scritti dell'on. Carmine, che, per la sua competenza in materia ferroviaria, è fra i più autorevoli. Oggi riassumiamo brevemente questo importante articolo, che ribadisce argomenti noti, intorno ai quali i nostri lettori conoscono perfettamente la nostra opinione.

*
* *

L'on. Carmine prende le mosse dai tre distinti tipi di politiche ferroviarie nei diversi paesi, cioè: *concessione intera; appalto del solo esercizio; esercizio di Stato*, osservando però che siffatta classificazione è fondata più sulla forma esterna che sulla rispettiva sostanza.

A dimostrarlo, egli s'indugia sul regime ferroviario francese, che è bensì basato sopra concessioni a Compagnie private, ma con così stretti legami collo Stato da non potersi punto assimilare al regime ferroviario inglese ed a quello degli Stati Uniti d'America, mentre ha più vicina analogia col nostro ordinamento e con quello olandese.

Osserva poi che il tipo dell'esercizio di Stato ha un carattere speciale e non si presta a variazioni, mentre il tipo d'esercizio per conto di Società private è applicabile laddove il prodotto del traffico sopra una linea da costruire è molto elevato, ed il tipo di cointeressenza fra lo Stato e le Società private è consigliabile allorchè le previsioni sullo sviluppo del traffico si presentino più modeste.

L'on. Carmine rammenta di avere propugnato, in previsione di convenzioni future, queste tesi:

1. Lasciare l'intero prodotto lordo alle Società;
2. Esigere da queste un canone fisso, più una partecipazione agli utili netti, a partire da un limite prestabilito;
3. Addossare alle Società gli aumenti di materiale e l'esecuzione di tutte le opere di miglioramento e di completamento delle Reti, salvo il rimborso da parte dello Stato, alla scadenza del contratto, di quella parte delle relative spese che non fosse ancora ammortizzata.

Qui l'on. Carmine s'accinge a confutare le obbiezioni mosse ai capisaldi dell'ordinamento ferroviario, com'egli lo vagheggia, dalla Società per le Ferrovie Meridionali e dalla *Rassegna Nazionale*. Il Carmine parte dal principio che le Società devono curare il loro interesse e lo Stato deve preoccuparsi del proprio, e che l'economia nazionale non si difende, mettendone l'interesse in contrasto con quello delle Società esercenti, ciò che egli crede inevitabile coi contratti d'appalto basati sul principio del riparto dei prodotti lordi.

Scagionandosi delle erronee opinioni attribuitegli, il Carmine afferma che egli non ignora deliberatamente le condizioni finanziarie non floridissime dello Stato, nè ha mai pensato di ascrivere al cattivo funzionamento delle ferrovie colpe che queste non hanno. Crede che le convenzioni in corso abbiano fatto del bene, e vorrebbe emendarle secondo i dettami dell'esperienza fattane.

Richiama a tale proposito la Relazione della Commissione parlamentare d'inchiesta sulle ferrovie, e sostiene ch'egli volle e vuole ciò che la Commissione vorrebbe, ossia determinare le tariffe con criteri economici e con avvedutezza commerciale ed ottenere lo scopo di trasportare la massima quantità di viaggiatori e di merci con la tariffa rimuneratrice più mite possibile, perchè il regime stesso si presta maggiormente a rendere possibili ribassi di tariffe richiesti per il fine commerciale di attirare nuovi traffici o di svolgere maggiormente traffici esistenti.

L'on. Carmine però ha già dissentito dalla Commissione d'inchiesta su vari punti, ed ora afferma che essa riconoscerebbe anche più facilmente i difetti dell'opera sua dopo ciò che avvenne in Olanda, il cui ordinamento ferroviario, preso dalla Commissione quasi tutto a modello, fu poi mutato con nuove convenzioni approvate mercè la legge 22 luglio 1890, nel senso di sostituire al riparto del prodotto lordo il canone fisso, con la partecipazione degli utili netti.

Ed a lungo esamina l'organismo delle ferrovie olandesi, e ne conclude che con esso si è applicato il principio del canone fisso colla partecipazione dello Stato agli utili netti delle Società, lasciando a queste larghissime libertà di azione e senza obbligare lo Stato ad una ingerenza su tutte indistintamente le spese ordinarie e straordinarie dell'azienda ferroviaria.

In seguito l'on. Carmine si addentra nell'esame di al-

cune disposizioni degli attuali capitolati, ed accenna a casi pratici per dedurne che non si tratta soltanto di completare o di rendere più chiare le disposizioni attuali, nei rapporti fra lo Stato e le Società, ma piuttosto di escogitarne altre assolutamente nuove.

Indi lo scrittore si accinge a rispondere alle opposizioni, che dice quasi generali, incontrate dalla sua tesi di mettere a carico delle Società concessionarie tutte le spese di miglioramento e di completamento, salvo il parziale rimborso da parte dello Stato. Ammette che la quasi generale opposizione alla sua idea lo rende dubbioso circa la sua opportunità; avverte però che nessuno degli oppositori, a suo giudizio, seppe metter fuori altre proposte esenti da ogni critica.

E lo desume da una minuta disquisizione sulle proposte escogitate da altri, in contraddizione alla sua.

E proseguendo nel suo studio, l'on. Carmine affronta il quesito della durata della concessione.

Consente nell'idea di stabilire tale durata in 61 anni e sei mesi, e cioè al 31 dicembre 1966, per ragioni d'opportunità che in questo riassunto sarebbero ultronee. E gli torna poi acconcio l'esame dell'altra proposta fatta dal *Politecnico*, della concessione alle Società Mediterranea e Meridionali per l'indicato periodo, le quali dovrebbero pagarne il prezzo calcolato in base al reddito attuale delle strade ferrate ed alla valutazione capitale che se ne fa ogni anno nel conto patrimoniale dello Stato, con partecipazione di questo agli utili futuri delle gestione.

Consentendo che tale proposta è abbastanza organica e razionale, trova che difficoltà quasi insormontabili ci saranno per la determinazione del prezzo di vendita. Enumera i motivi che, secondo lui, giustificano consimile gravissima obiezione. Egli ritiene infondata l'affermazione che il valore attribuito dalle contabilità governative alle strade ferrate possa servir di base per la determinazione del corrispettivo delle eventuali nuove concessioni, che egli non crede trovino appoggio efficace neppure nei concetti svolti dall'attuale presidente del Consiglio, on. Zanardelli, nel suo discorso alla Camera del 22 dicembre 1884.

In esso l'illustre parlamentare esprimeva la sua fede nelle private iniziative, nelle libere forze individuali e collettive, nelle gagliarde responsabilità di quelle imprese, le quali hanno avanti a sè grandi pericoli, grandi risultamenti, e si pronunciava allora favorevole al sistema delle concessioni, le quali si affidano a quanto ha di solerte, di assiduo, di inventivo, di volenteroso, di ostinato, l'interesse privato: al sistema delle concessioni a società aventi gli essenziali requisiti di indipendenza, di larghezza di sacrifici, di grandezza di orizzonti.

Finalmente l'onor. Carmine, dopo di avere ben riaffermato il suo concetto sulle *concessioni*, e di avere reiterato la sua opinione, che il vero esercizio esclusivamente privato è possibile soltanto quando il prodotto del traffico prevedibile prima della costruzione e realizzato dopo sia abbastanza elevato da arrivare, non solo a coprire le spese di esercizio, ma anche a rimunerare in misura normale il capitale di costruzione, confortando il suo dire di considerazioni proprie e di opinioni altrui, viene alla conclusione adottando il pensiero di Silvio Spaventa, il quale giudicava che in materia di esercizio ferroviario può presumere di possedere una teoria assoluta e completa soltanto chi considera il problema con leggerezza o con animo non del tutto scevro di preconcette opinioni.

Dice che l'anno 1902 sarà *decisivo* per la politica ferroviaria italiana; eccita i governanti a rompere gli indugi; ritiene che il Governo sia, infatti, obbligato ad avere già scelta la soluzione del problema cui vuol arrivare, che *non può essere provvisoria*, secondo il pensiero suo.

Egli vuol evitare che della nostra politica ferroviaria si dia ancora il giudizio che ne dava Ubaldino Peruzzi: essere, cioè, la *negazione di ogni politica ferroviaria*.

PROGRESSI DELLA PORTATA E DELLA VELOCITÀ DELLE NAVI

La tendenza moderna ad aumentare la capacità delle navi da trasporto e la velocità delle navi per viaggiatori ha notevolmente accresciuto il tonnellaggio medio delle navi ed ha condotto in questi ultimissimi anni a creare dei mezzi di trasporto per mare superiori a tutte le previsioni. A distanza di soli 10 anni il tonnellaggio medio è cresciuto in grande misura, come è dimostrato dalla seguente tabella, nella quale sono comprese tanto le navi a vela come le navi a vapore.

PAESI	1890			1900		
	N° di navi	Tonnellaggio totale	Tonnellaggio medio	N° di navi	Tonnellaggio totale	Tonnellaggio medio
Inghilterra . . .	9167	10,241,856	1117.2	8914	13,241,446	1485.5
Colonie inglesi . .	2904	1,355,250	466.6	1924	1,019,808	529.5
Stati Uniti N. A.	3272	1,823,882	557.4	2820	2,035,062	721.6
Austria-Ungheria	368	269,648	782.7	270	416,084	1541.0
Danimarca . . .	808	280,065	346.6	802	519,011	647.1
Olanda	544	378,784	696.2	406	530,277	1306.1
Francia	1380	1,045,102	757.3	1214	1,350,562	1112.4
Germania . . .	1876	1,569,311	836.5	1710	2,650,033	1549.8
Italia	1555	816,567	526.4	1176	983,655	836.4
Norvegia . . .	3369	1,584,355	470.2	2380	1,640,812	689.4
Russia	1181	427,335	361.8	1246	720,901	578.5
Spagna	883	534,811	605.9	597	694,780	1163.7
Svezia	1470	475,964	323.3	1433	637,272	429.7

La Germania e l'Austria-Ungheria stanno alla testa di tutti, non solo per l'aumento del tonnellaggio medio, ma anche pel valore assoluto raggiunto.

Per quello che si riferisce alla velocità altrettanto rimarchevole è l'aumento della costruzione di piroscafi veloci, a proposito dei quali il Lloyd's Register dà la statistica seguente delle navi più celeri esistenti nel 1891 e nel 1901.

VELOCITÀ IN NODI	Tutti i paesi Europei		Regno Unito Gran Brettagna		Germania		Francia		Stati Uniti N. A.		Belgio		Russia	
	1891	1901	1891	1901	1891	1901	1891	1901	1891	1901	1891	1901	1891	1901
Oltre nodi 19 1/2 . . .	8	58	8	32	—	5	—	7	—	4	—	6	—	1
Da 19 a 19 1/2 . . .	17	34	8	21	6	2	—	3	—	—	3	3	—	4
18 1/2 . . .	6	8	5	5	1	3	—	—	—	—	—	—	—	—
18 . . .	13	39	12	33	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—
17 1/2 . . .	24	26	11	13	3	1	10	12	—	—	—	—	—	—
17 . . .	18	64	13	42	4	1	1	5	—	5	—	3	—	—
16 1/2 . . .	24	23	—	15	—	1	—	5	—	1	—	—	—	—
16 . . .	9	70	17	41	2	7	1	3	—	10	—	—	—	—
15 1/2 . . .	43	34	5	13	—	8	1	1	—	9	—	—	—	—
15 . . .	41	121	38	78	—	4	3	8	—	16	1	1	—	2

Se per numero di navi celeri l'Inghilterra primeggia, per contrapposto la Germania possiede le navi più veloci fra tutte le navi mercantili.

Nel quadro seguente diamo le dimensioni e molti altri dati relativi alle navi più veloci inglesi, tedesche, francesi ed americane. L'ultima delle navi tedesche, il Kaiser Wilhelm II è appena messa sul cantiere « Vulcan » a Stettino.

	Campania e Lucania	Saint Paul e Saint Louis	La Lorraine e La Savoie	Kaiser Wilhelm der Grosse	Deutschland	Oceanic	Celtic	Kaiser Wilhelm II
Nazione	Inghilterrà	Stati Uniti	Francia	Germania	Germania	Inghilterra	Inghilterra	Germania
Anno di costruzione	1893	1895	1900	1898	1900	1899	1901	—
Lunghezza	189.60	168.80	177.40	190	208.50	214.60	207.40	215.50
Larghezza	19.88	19.20	18.44	20.12	20.42	20.73	22.88	21.90
Tonnellaggio lordo	12,500	11,629	11,869	14,349	16,502	17,274	20,880	—
Pescagione	7.62	7.924	7.77	8.53	8.84	9.905	11.12	8.84
Spostamento	18,000	16,000	15,400	20,880	23,620	28,500	36,700	26,000
Passeggieri di 1ª classe	600	320	440	590	693	410	500 (1ª e 2ª)	1000 (1ª e 2ª)
» » 2ª »	400	200	120	354	302	300		
» » 3ª »	700	800	400	640	288	1000	2352	800
Forza in cavalli	30,000	18,000	22,000	30,000	36,000	27,000	14,000	40,000
Velocità in nodi	22.01	21.08	21.90	22.79	23.36	20.72	16-17	23.50
Personale di bordo	—	—	—	—	525	390	335	585

In questa gara di grandi e veloci piroscafi noi restiamo enormemente indietro. Basti il citare il nuovo piroscafo « Sardegna » della Navigazione Generale Italiana, che è destinato al trasporto dei passeggeri per l'America: lunghezza m. 122, portata 3600 tonnellate, motori di 4500 cavaili, velocità 15 nodi.

Come questa tabella indica, non vi è in Inghilterra la tendenza a dare alle grandi navi una velocità eccessiva e le ultime grandi costruzioni inglesi accentuano sempre più questa tendeuza. Infatti l'aumento di pochi nodi di velocità oltre 16 o 17 nodi richiede di aumentare notevolmente la forza delle macchine, il consumo del carbone e l'equipaggio della nave.

Tanto in America come in Inghilterra oltre i Cargo-Boats ed i piroscafi celerissimi, si va accentuando un tipo di navi moderatamente veloce capace di caricare insieme grandi quantità di merci e passeggieri. A questa classe appartiene il « Celtic » ed appartengono le navi che si stanno costruendo in America per conto della Great Northern Steam Ship C. Queste navi, il cui spostamento a pieno carico sarà di 33,000 tonnellate ed il tonnellaggio lordo di 20,000, avranno la lunghezza di 192 metri, la larghezza di 22,28 e pescheranno 10 metri. La velocità sarà di 14 nodi; la superficie di riscaldamento delle 16 caldaie Niclausse di 3680 metri quadrati; il vapore avrà la pressione di 17.6 atmosfere; potranno portare 500 passeggieri di cui 300 di 1ª e 2ª classe; e saranno approvvigionate con 5000 tonnellate di carbone. Ogni nave costerà circa 12 milioni e sarà equipaggiata con 200 uomini. La prima di queste navi sarà varata nel marzo dell'anno corrente.

E' notevole il vantaggio dell'aumento delle dimensioni dei Cargo-Boats dovuto all'economia della spesa. Limitandosi all'economia di combustibile, riportiamo la tabella seguente, che dà la forza occorrente ad imprimere la velocità di 13 nodi a Cargo-Boats di varie dimensioni. Ad ogni cavallo indicato si può calcolare corrisponda in media un consumo di lbs. 1.5 (kg. 0.680) all'ora.

Dimensioni piedi inglesi	Pescagione piedi	Spostamento tonnellate	Forza cav. indicati
360 × 45.9 × 29.6	24.6 ½	8,640	3475
415 × 48.9 × 31.0	25.6	10,240	3725
438 × 51.5 × 32.8	26,3 ½	11,870	3970
458 × 53.9 × 34.0	27.0 ½	13,500	4225
475 × 55.9 × 35.5	27.11	15,100	4475
493 × 58.0 × 36.7	28.7	16,750	4725
521 × 61.2 × 38.9	30.0	19,850	5200
535 × 62.9 × 39.9	30.7	21,470	5430
548 × 64.1 × 40.9	31.3	23,070	5675
570 × 66.9 × 41.4	32.4 ½	26,150	6130

Invece il « Deutscland » con uno spostamento di 23,000 tonnellate ha macchine di 36,000 cavalli e ciò spiega il suo consumo di 572,000 kg. di carbone in 24 ore per raggiungere la velocità di 23 nodi, malgrado che questo consumo equivalga a soli kg. 0.645 per cavallo indicato ora.

Non è da dimenticare che un progresso notevole nelle dimensioni si va delineando anche per le navi a vela. Il famoso « Potosi » sarà superato dalla nave attualmente in costruzione al cantiere Tecklemberg a Geestemunde. Questo cinque alberi di 8000 tonnellate di spostamento ha la lunghezza di m. 122 alla linea di galleggiamento ed una larghezza di m. 13.30.

La « George Wells » che si sta costruendo da un armatore della Maine, avrà 6 alberi, 8200 mq. di vela, 5500 tonnellate di spostamento e misurerà m. 118 × 14.53 × 10.

Malgrado le enormi spese che i transatlantici veloci richiedono, il loro costo elevato, e la grande concorrenza che si fanno le grandi linee coi prezzi di trasporto, le grandi compagnie tedesche e inglesi non fanno, pare, cattivi affari. La Hamburg-Amerika ha dato il 10 0|0 ed il Norddeutscher Lloyd, malgrado i danni dell'incendio di New-York, ha dato l'8 0|0.

Qui poi riportiamo il bilancio di una corsa da Liverpool a New-York dell' « Oceanic ».

Incassi.

		Dollari a testa
400 passeggieri di 1ª classe da	110 a 750 .	81,004.50
260 » 2ª »	50 a 57.50	13,975 —
1039 » 3ª »	29.50 . .	30,650.50
	Totale . .	125,630 —

Spese.

Carbone, 2100 tonnellate a 3 dollari per tonn.	6,300 —
Macchine (personale e forniture)	6,000 —
Provvisioni da bocca	10,008 —
Spese diverse	2,500 —
Personale	1,800 —
Pilotaggio a New-York	131.76
» a Liverpool e a Queenstown	100 —
Rimorchio a 10 dollari l'ora, ormeggio, dogana, telegrafia senza fili, ecc.	8,168.24
Totale . .	35,000 —

Incassi	dollari	125,630
Spesa	»	35,000
Beneficio netto . . .	dollari	90,000

In questi benefici non sono compresi quelli provenienti dal trasporto del carico (dnrante il viaggio suddetto l'« Oceanic » trasportò 2000 tonnellate di merce); bisogna ugualmente tener conto degli incassi provenienti dalle valigie postali e dei sussidi che l'Ammiragliato destina all' « Oceanic » come incrociatore ausiliario.

X.

FERROVIE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1900-1901

Relazione del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale degli Azionisti, 22 novembre 1901

(*Cont. e fine — Vedi Numero 3*).

L'Amministrazione, molto preoccupata delle tristi condizioni del numeroso suo personale sparso lungo estese linee infette da malaria, seguì con vivo interesse, come già fu riferito lo scorso anno, gli studi di distinti igienisti circa i mezzi di protezione contro l'anofele; fece esperimenti su vasta scala principalmente sulla linea maremmana, e non rifuggì nè dal prestare il suo largo concorso nelle spese dei necessari impianti, nè dal sostenerne altre, certamente non lievi, perchè l'esperimento seguisse colla maggiore diligenza a mezzo di valenti medici espressamente assunti. Si nutre fiducia che gli sforzi fatti ed i sacrifici sostenuti abbiano a recare soddisfacenti risultati.

Dei lavori approvati alle condizioni dell'art. 101 del Capitolato, ossia con rimborso a prezzo di stima allo scadere dell'esercizio, va menzionato solo quello che si riferisce agli impianti per l'attivazione della trazione elettrica sulla linea Milano-Varese, gli altri riflettendo tutti provvedimenti senza importanza finanziaria.

Servizio Commerciale.

L'Esposizione internazionale di Parigi e le feste giubilari di Roma hanno determinato durante il 1900 un notevole incremento nel trasporto dei viaggiatori, agevolato anche dall' istituzione di opportuni treni speciali e dalle facilitazioni ammesse, d'accordo fra le grandi reti ed il Governo, a favore delle numerose comitive.

Ad assicurare la maggior possibile durata a questo incremento occasionale di traffico, si è prolungata per qualche tempo ancora la validità delle concessioni accordate pei pellegrinaggi.

Il trasporto delle merci, non avendo subito sulla nostra rete l'influenza dello scarso prodotto dei vini nelle provincie meridionali, ha potuto mantenersi in continuo e progressivo aumento; ma le difficoltà che si sono dovute superare per soddisfare, almeno in parte, alle esigenze del pubblico, malgrado la deficienza dei mezzi di cui l'Amministrazione dispone, hanno reso ben poco proficuo per l'economia della nostra azienda il maggior sviluppo del traffico.

Tali difficoltà si sono, come nei precedenti esercizi, specialmente manifestate a Genova, ove, malgrado gli sforzi ed i sacrifici sostenuti, non è stato possibile mantenere sempre la desiderata regolarità del servizio.

La nostra Amministrazione non ha mancato di rivolgere, a tempo opportuno, alle Autorità cui spetta provvedere, le domande che sembravano meglio atte a conseguire l'intento di soddisfare ai bisogni del commercio, ma, per molteplici ragioni, esse rimasero in gran parte insoddisfatte o ne fu ritardata la presa in considerazione, per cui non ci è dato nemmeno ora prevedere quanto tempo dovrà trascorrere prima che siano migliorate le condizioni del porto e sia reso più agevole lo svolgimento del servizio.

Al principio dello scorso dicembre è stato aperto all'esercizio lo scalo marittimo di Spezia, per il quale si erano presentate al Governo speciali proposte allo scopo di ottenere la facoltà di eseguire tutte le operazioni occorrenti per il trasporto a terra delle merci di provenienza marittima, e per l'imbarco di quelle in partenza. Desideravasi con ciò di poter esercitare una azione indipendente dagli intermediari, atta a promuovere la maggior possibile affluenza di merci consentita dal limitato sviluppo di binari. Il Governo però non ha creduto di assecondare fino ad ora la nostra iniziativa.

Contenzioso.

Fu accennato lo scorso anno che il Collegio Arbitrale, con sentenza del 17 maggio, respinse le domande del Governo intese a farsi riconoscere il diritto del più ampio sindacato sulle contabilità e sui bilanci sociali, agli effetti dell'eventuale compartecipazione negli utili oltre il 7 1|2 0|0. Il Governo ricorse in appello avanti la R. Corte d'Appello di Roma, ma la causa non è ancora venuta a discussione.

Abbiamo pure accennato ad altra causa promossa dalla Società, insieme all'Adriatica ed alla Sicula, contro la pretesa del Governo di voler loro applicare il Regolamento 31 ottobre 1873, n. 1688 e il R. Decreto 22 maggio 1900, n. 144, circa il sindacato amministrativo sull'esercizio ferroviario. Il Collegio Arbitrale con sentenza dell'11 maggio u. s. respingeva le domande delle tre Società, le quali a loro volta ricorsero in appello avanti la Corte d'Appello di Roma, e neppure questa causa è ancora stata discussa.

Fu anche riferito che le sentenze nelle due cause circa l'imposta di ricchezza mobile, relative l'una alle obbligazioni sociati, l'altra alla annualità rappresentante il corrispettivo per l'uso del materiale mobile, erano entrambe state confermate in appello, nel senso cioè che le obbligazioni siano sottoposte alla aliquota del 15, come chiedevamo, e non del 20 0|0; l'annualità invece debba sottostare all'aliquota del 15 e non a quella vecchia del 13.20 0|0 come da noi si sosteneva. Aggiungeremo che entrambe erano state portate dalla parte soccombente alla Cassazione.

Ora sulle *obbligazioni* la Cassazione di Roma si è pronunciata dando completa ragione alla Società. Il Governo però ha bensì eseguito i rimborsi relativi agli anni 1894, 1895, 1896, 1897 che erano allora in questione; ma per gli anni successivi riportò la vertenza avanti la Cassazione, che, annullata la sentenza d'appello, ordinò il rinvio alla Corte di Torino.

Riguardo alla *annualità* la Cassazione non si è ancora pronunciata.

Altra causa avanti il Collegio Arbitrale era stata iniziata dal Governo con citazione del 31 gennaio 1900, in omaggio alle conclusioni prese dalla R. Commissione d'inchiesta circa i rapporti col personale. Colla citazione il Governo chiedeva specialmente al Collegio che, dichiarata l'inadempienza delle Società all'art. 103 per quanto riflette il primo ruolo organico, le competenze accessorie e il contributo di ricchezza mobile, fossero condannate a provvedervi entro tre mesi. Il Collegio dichiarò invece che le Società avevano adempiuto ai loro obblighi e respinse le domande del Governo. Questi ha portato la causa in appello.

Nonostante l'interpretazione dell'art. 103 data così autorevolmente dal Collegio Arbitrale, hanno tuttavia continuato avanti alcuni Tribunali le singole cause promosse dagli agenti, circa la formazione e la applicazione del ruolo organico, e la regolarizzazione delle promozioni loro accordate. La Società confida che anche quei Tribunali saranno per riconoscere come essa non venne mai meno ai proprii obblighi, e che possa così aver fine una questione grave di conseguenze tanto nei rapporti amministrativi che in quelli finanziari.

A proposito del contributo nella tassa di ricchezza mobile, che nei primordi dell'esercizio lo stesso Governo aveva riconosciuto non essere stato assunto fra gli obblighi della Società, onde questa, anche in relazione ad accordi presi col Governo stesso, doveva applicare a tutto il personale le ritenute nella misura di legge, è noto che la medesima si

trovò esposta a liti da parte di agenti ex-Alta Italia ed ex-Romane, i quali invocavano d'essere trattati colla rispettiva vecchia ritenuta di favore. E nelle prime sentenze in causa Manfredi era stato deciso che la Società fosse tenuta a pagare in proprio sia il vecchio contributo dal 1886 in poi, sia l'aggravio di imposta recato dalla Legge del 1894. Però, prima ancora che il Collegio Arbitrale colla sentenza sopra menzionata decidesse che la Società non aveva assunto nel 1885 nessun obbligo al riguardo, erano uscite altre sentenze del Tribunale di Milano che recedevano dalla prima decisione data nella causa Manfredi.

Infatti con una sentenza in causa Lorè ed altri il Tribunale ammetteva che non fosse dovuto dalla Società l'aggravio portato dalla Legge del 1894; con altra in causa Tucci ammetteva che per il vecchio contributo fosse bensì dovuto, ma quanto agli arretrati solo per l'ultimo quinquennio non prescritto. In questa situazione, venuta poi la sentenza arbitrale che escludeva qualsiasi onere per la Società, sebbene questa potesse sperare di far prevalere la stessa tesi anche avanti i tribunali ordinari, tuttavia, per spirito di conciliazione verso gli agenti, preferì continuare nelle trattative di amichevole componimento.

Una causa speciale fu portata alla IV Sezione del Consiglio di Stato, d'accordo colle altre due Società Adriatica e Sicula.

Avendo la Legge del 29 marzo 1900, n. 101, imposto alle Società di creare il nuovo Istituto di Previdenza per gli agenti che, stante la chiusura delle vecchie Casse voluta dalla Legge del 1897, non possono più essere iscritti alle medesime, le Società vi hanno provveduto e hanno presentato al Governo il relativo statuto per la sua approvazione. Ma mentre le Società, tralasciando altri punti, vi avevano stabilito il proprio contributo nella misura del 5 0[0 degli stipendi, quanto alla prima sezione, e del 3 0[0, quanto alla seconda, per mantenere così i contributi previsti all'art. 35 del Capitolato d'esercizio, il Governo nel dare la sua approvazione col R. Decreto del 31 gennaio u. s., n. 70, elevava i due contributi sociali rispettivamente all'8 ed al 4.20 0[0. Prescindendo dalla violazione dell'art. 35 del Capitolato, di competenza del Collegio Arbitrale, è parso alle Società che il Governo col R. Decreto d'approvazione avesse violato anche le stesse disposizioni della Legge 29 marzo 1900. Chiesero quindi alla IV Sezione del Consiglio di Stato che avesse a dichiarare la nullità del R. Decreto, e intanto a sospenderne l'esecuzione. La IV Sezione con una prima decisione del 12 aprile u. s. dichiarò sospesa l'esecuzione del R. Decreto 31 gennaio; ma poi nell'esame del merito con decisione del 20 luglio u. s. giudicava che il detto R. Decreto era perfettamente legale.

Contro tale decisione fu deliberato di ricorrere in conformità di Legge a tutela dei nostri diritti.

Signori,

Vi abbiamo esposte con tutta chiarezza le condizioni in cui si è svolto l'esercizio 1900-1901 ed abbiamo ora l'onore di proporvi:

1. Di approvare il bilancio e la liquidazione dell'esercizio 1900-1901;

2. Di fissare in L. 20 il dividendo per ognuna delle 359.103 azioni.

Vi invitiamo poi ad eleggere: otto Amministratori, essendo scaduti per anzianità, a termini dell'art. 8 dello Statuto, i signori: Arlotta Antonio, Bigatti Ambrogio, Frescot avv. Filiberto, Rava Enrico, Trezza di Musella Cesare, Visconti Venosta nob. Giovanni, ed essendo morti i signori Villa Achille e Soldati Leopoldo;

Cinque Sindaci effettivi e due supplenti, secondo il disposto dell'art. 62 dello Statuto.

I Consiglieri ed i Sindaci scaduti sono rieleggibili.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Ferrovie della Rete Adriatica.

(Nuove Direzioni).

La Società delle Strade Ferrate Meridionali, esercente la Rete Adriatica, ha istituite tre Direzioni dell'Esercizio: la prima del Materiale e Trazione nominando titolare il comm. ing. Agazzi; la seconda dei Lavori, titolare comm. ing. A. Cajo; la terza del Movimento, titolare comm. Alzona.

Il comm. Lanino, Direttore dei Trasporti, dopo lunga e onorata carriera, ha chiesto ed ottenuto il meritato collocamento a riposo.

><

La Commissione Reale pel riordinamento delle ferrovie.

Il Consiglio dei ministri ha deliberato di concedere sei mesi di proroga per il completamento dei suoi lavori alla Commissione Reale, che studia il riordinamento delle ferrovie.

><

Ferrovia della Val d'Olona.

Al Ministero dei Lavori Pubblici avant'ieri gli on. Giusso e Di Broglio firmarono col cav. Augusto Ferrari, presidente del Consiglio d'amministrazione della Società anonima per la ferrovia Novara Seregno, una convenzione per la concessione di costruzione ed esercizio della ferrovia a sezione normale da Castellanza a Lonate Ceppino in Val d'Olona, col sussidio di lire 1500 al km. per anni 50. La concessione ha la durata di 70 anni.

><

La direttissima Roma-Firenze-Bologna.

Il Ministro Giusso con molta sincerità ha risposto alla Commissione della rappresentanza fiorentina, recatasi a Roma per presentare i voti per la costruzione della direttissima Roma-Firenze-Bologna.

L'on. Giusso ha detto alla Commissione di riconoscere l'utilità di migliori e più rapide comunicazioni fra il Nord e il Sud dell'Italia, ed ha promesso quindi di studiare con interesse la questione della direttissima Bologna-Firenze-Roma; ma ha soggiunto che, prima di assumere nuovi impegni finanziari, dovrà provvedere a ciò che pubblicamente promise per l'esecuzione delle leggi sulle ferrovie complementari.

><

La ferrovia Eritrea.

Il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici, presieduto dal comm. Beroaldi, ha esaminato il progetto di massima della ferrovia Digdigta-Asmara e il progetto esecutivo del primo tronco Digdigta-Ghinda nella Colonia Eritrea. Il Consiglio ha emesso il seguente parere: « Si opina che il progetto del tronco Digdigta-Ghinda può essere approvato colle avvertenze fatte nel voto; e che siano da ristudiarsi, tenendo conto dei fatti suggerimenti, i progetti di massima degli altri due tronchi ».

><

La relazione della Commissione per l'esercizio privato ferroviario.

Le tre principali conclusioni della relazione per l'esercizio privato ferroviario che la Commissione a ciò incaricata ha presentato al Ministro, sarebbero presso a poco del seguente tenore: — Ribassare l'aliquota fissa delle spese d'esercizio che è del 62.50 0[0 sul prodotto lordo per le Società Mediterranea ed Adriatica, e l'82 0[0 per

la Sicula, — Accertare con perizie tecniche le spese di esercizio che sarebbero risultanti dall'uso dell'energia elettrica, anzichè dal carbone. — Invitare le Società a presentare al più presto le proposte economie, che possano ridurre seriamente le spese dell'esercizio. — Staccare, per semplificare il servizio delle ferrovie e renderlo più produttivo, dalle reti affidate alla Società le linee di traffico limitato, procurandone l'esercizio ad altri concessionari.

><

L'esercizio economico sulla linea Brescia-Cremona.

Ci informano da Brescia che quella Camera di Commercio ed Arti, visti gli ottimi risultati dell'esercizio economico applicato alla linea Brescia-Iseo, ha deliberato di mettersi d'accordo colle Deputazioni provinciali di Brescia e di Cremona e colla Camera di Commercio di quest'ultima città, per proporre l'applicazione di tale sistema anche alla linea Brescia-Cremona, la quale, per avere un prodotto inferiore alle lire diecimila, si troverebbe appunto nelle condizioni volute dalla legge 9 giugno 1901 per un esperimento di esercizio economico.

A noi però risulta che pel momento al Ministero dei Lavori Pubblici non s'intende procedere a nuovi esperimenti, importando innanzi tutto di conoscere bene i risultati degli esperimenti in corso e di avere disponibile l'occorrente materiale rotabile.

><

I pacchi ferroviari agricoli per l'estero.

Sappiamo che sono state rivolte vive premure a S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici affinchè si trovi modo di dare il maggiore sviluppo possibile all'esportazione dei nostri prodotti dell'agricoltura, approfittando del favore con cui essi sono generalmente accolti sui mercati esteri. A questo scopo si osserva che gioverebbe grandemente la istituzione, anche coll'estero, del servizio dei pacchi ferroviari agricoli, che già dà buona prova nell'interno del Regno.

Il Ministro dei Lavori Pubblici non mancherà di studiare la cosa per renderne, al più presto, possibile l'attuazione.

><

Le ferrovie complementari.

Il R. Ispettore Superiore ing. comm. V. Crosa venne nominato membro della Commissione per le ferrovie complementari.

><

Uso delle stazioni comuni fra la Nord-Milano, la Mediterranea e l'Adriatica.

Il Ministero dei Lavori Pubblici ha approvato la convenzione stipulata dalle Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico colla Società delle Ferrovie Nord-Milano per l'uso delle stazioni comuni e per il servizio cumulativo dei trasporti.

><

Servizio diretto Roma-Napoli-Palermo (via mare).

Il giorno 18 del corrente mese, alle ore 15, presso il R. Ispettorato delle Strade Ferrate avrà luogo una riunione di delegati del Ministero delle Poste e Telegrafi, del R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate, della Società di Navigazione generale italiana e della Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo, per trattare della questione concernente la riattivazione del servizio diretto Roma-Napoli-Palermo (via mare). Il servizio del quale trattasi fu iniziato in via di esperimento il 1° maggio 1899 e fu soppresso il 30 aprile 1901 in seguito ai poco soddisfacenti risultati ottenuti.

><

Ferrovia marmifera di Carrara.

La Società della ferrovia marmifera privata di Carrara, allo scopo di ottemperare alle numerose premure degli industriali di Carrara, alle sollecitazioni della locale Camera di Commercio ed a quelle del Comune, è venuta nella determinazione di eseguire, col mezzo della propria linea ferroviaria adibita al trasporto dei marmi, un servizio per il trasporto dei passeggeri, limitatamente però agli industriali, ai loro agenti ed a quelle persone che eventualmente, e previo consenso della direzione locale, desiderassero di visitare le cave. Per tale scopo la Società intenderebbe adibire due vetture uguali, di cui una di riserva, il cui tipo è stato presentato all'approvazione insieme colla domanda di autorizzazione pel nuovo servizio.

Le norme generali, dalle quali dovrebbe essere regolato questo servizio, sono stabilite come segue:

1) Il servizio ascendente e discendente verrà eseguito collocando in coda al primo treno di materiale vuoto diretto alle cave una vettura, e stabilendo un orario per la partenza con un'approssimazione di mezz'ora in causa delle esigenze di servizio;

2) Avranno diritto di salire in questa vettura, e limitatamente ai posti disponibili, tutti coloro che avranno preso un abbonamento semestrale od annuale. La Società però, a seconda dello sviluppo che prenderà questo servizio, si riserva di stabilire delle norme regolatrici, non esclusa quella della prenotazione;

3) Le due vetture avranno ognuna 24 posti interni e 20 sulle due piattaforme;

4) Il prezzo degli abbonamenti sarà di L. 200 per quello annuale e di L. 60 per quello semestrale;

5) La direzione, subordinatamente alle esigenze del servizio, si riserva la facoltà di rilasciare permessi per un solo viaggio di andata e ritorno, e di accordare per corse straordinarie l'intera vettura, stabilendosi che il prezzo di ogni biglietto sarà di L. 2 per l'andata e ritorno, con un minimo di 10 biglietti nel caso della corsa straordinaria per l'intera vettura.

><

Promozioni nel personale del R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate.

Con Decreti Reali del 12 del corrente mese sono stati promossi i signori: Bignami comm. Giulio, da ispettore-capo di prima classe ad ispettore superiore di seconda classe; Gotelli cav. Angelo, da ispettore-capo di seconda classe ad ispettore-capo di prima classe; Saint-Cyr cav. Ippolito, da ispettore di prima classe ad ispettore-capo di seconda classe; Angeli cav. Luigi, da ispettore di seconda classe ad ispettore di prima classe; Calisse cav. ing. Giuseppe Luigi, da sotto-ispettore di terza classe a sotto-ispettore di seconda classe; Cotta-Ramusino ing. Giuseppe, da ispettore-allievo di prima classe a sotto-ispettore di terza classe; Gentile ing. Iro, da ispettore-allievo di seconda classe ad ispettore-allievo di prima classe.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Statistica dell'esercizio 1900*).

La Direzione generale delle Strade Ferrate Meridionali ha pubblicato la prima parte della statistica dell'esercizio della Rete Adriatica per l'anno 1900, la quale contiene la statistica generale ed è, come di solito, ripartita in cinque parti, cioè: 1ª Ente patrimoniale e dati tecnici relativi, 2ª Movimento, 3ª Prodotti, 4ª Spesa, 5ª Personale.

Con riserva di riassumere i dati principali esposti in detta statistica, diamo ora un cenno di quelli riguardanti i prodotti e le spese.

Il totale dei prodotti del traffico e fuori traffico durante l'anno 1900 fu di lire 129,631,710.55, e cioè L. 129,120,453.23 di prodotti del traffico e L. 511,257.32 di prodotti fuori traffico. I prodotti del traffico sono così ripartiti: viaggiatori L. 49,668,475.15; bagagli, cani, ecc. L. 2,277,778.48; merci, bestiame, ecc. L. 77,174,199.60.

Le spese di esercizio durante lo stesso anno ammontarono complessivamente a L. 95,133,185.03.

In confronto dell'anno precedente, si ha avuto un aumento complessivo di L. 3,696,193.75 nei prodotti del traffico e fuori traffico, e di L. 6,715,963.41 nelle spese.

><

Treno di lusso (Pietroburgo) Vienna-Nizza-Cannes.

Il treno di lusso giornaliero fra Vienna e Cannes, venne attivato due volte la settimana fra Pietroburgo e Vienna, cioè il giovedì e la domenica, cominciando dal giorno 12 gennaio corr. in partenza da Vienna per Pietroburgo, ed il giorno 16 detto in partenza da Pietroburgo per Vienna.

><

Treno di lusso
Berlino-Verona-Bologna-Firenze-Roma-Napoli.

Dal 16 corr. è stato attivato un nuovo treno di lusso fra Napoli e Berlino, il quale tocca, in ore molto comode, anche le stazioni intermedie del territorio italiano.

Il nuovo grande *Espresso* è formato, come gli altri simili che vanno da Pietroburgo a Nizza e da Berlino a Cannes, di soli *sleeping-cars* e di un vagone ristorante intercomunicanti, di modo che il viaggiatore possa trovarvi tutte le maggiori comodità compatibili con l'ampiezza delle carrozze: riposo, pasti, *toilette*, e perfino possa ricevere la visita doganale senza mai discendere dal convoglio.

Per ora tali treni attraverseranno l'Italia solo quattro volte per settimana, e cioè partiranno da Napoli, uno il mercoledì ed uno il sabato e da Berlino uno il lunedì ed uno il giovedì.

Però sappiamo essere intenzione dell'Amministrazione ferroviaria, ove l'esperimento dia buoni risultati, di rendere questi espressi giornalieri, prolungando il percorso fino a Palermo.

Nonostante tutti questi maggiori vantaggi, il prezzo dei biglietti rimarrà identico a quello dei biglietti di prima classe nei treni diretti ordinari, aumentati soltanto della sopratassa dovuta alla Compagnia dei Wagons-lits per l'occupazione dello *sleeping*.

><

Ferrovie dell'Adriatico.
(Gare aggiudicate provvisoriamente).

Presso la Direzione Generale della Rete Adriatica hanno avuto luogo le gare per l'appalto dei seguenti lavori:

Sistemazione della stazione di Montecatini. Delle 16 Ditte invitate, 12 hanno presentato offerta, e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Roberto Vezzosi, col ribasso del 25.67 0|0;

Costruzione di un nuovo fabbricato viaggiatori nella stazione di Bagni San Giuliano. Delle 18 Ditte ammesse alla gara, 14 hanno presentato offerta di ribasso, e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Giuseppe Scarlatti, col ribasso del 28 0|0.

><

Comitato Superiore delle Strade Ferrate.
(Affari trattati nell'adunanza del 14 gennaio 1902).

Transazione con l'Impresa Garotti in dipendenza dei lavori da essa eseguiti per il consolidamento di manufatti fra i km. 17 e 20 della linea Lugo-Lavezzola.

Deviazione degli scoli d'acqua superiormente alla scarpata sinistra della trincea allo sbocco della galleria Pontenuovo, sulla linea Cuneo-Ventimiglia.

Accettazione o meno del giudizio arbitrale emesso sulle vertenze insorte con l'Impresa Pagano in dipendenza della costruzione di un ponte coperto con galleria artificiale al km. 117-361 della linea Eboli-Metaponto.

Schema dell'atto di transazione da stipularsi con gli eredi Ancaiani a definizione della vertenza per danni causati alla tenuta Tenaglie dalla costruzione del ponte sul Renaro, sulla linea Roma-Chiusi.

Transazione con la contessa di Marsciano per risarcimento dei danni arrecati alla sua proprietà in seguito alla costruzione del ponte sul Renaro, lungo la linea Roma-Chiusi;

Impianto di piattaforme nelle stazioni di Leonforte, Spaccaforno e Villarosa, e di un binario tronco in quest'ultima stazione.

Impianto provvisorio di due binari tronchi sulle nuove calate del porto di Palermo.

Modificazioni proposte dalla Società Adriatica ai nuovi tipi di giunzione già approvati per il rinforzo dei binari armati coi modelli n. 2 ex-A. I. e I tipo complementare.

Ampliamento e sistemazione della stazione di Savona-Letimbro (nuovi studi).

Tariffa suppletoria e seconda appendice al contratto con l'Impresa Plateo per l'esecuzione dei lavori relativi al rialzo del binario della Coscia a Sampierdarena ed all'allargamento del contiguo viadotto De Marini.

Regolamento per l'esercizio a trazione elettrica delle funicolari al Vomero di Napoli.

Autorizzazione per l'esercizio della tramvia a vapore Bergamo-Trescore-Sarnico.

Dichiarazione di pubblica utilità dei lavori per la costruzione di un fosso colatore al km. 26.240 della linea Chilivani-Portotorres.

Convenzione con la Ditta De Paula per concorso nella spesa per opere eseguite dalla Ditta stessa contro il torrente San Vincenzo, al km. 454.800 della linea Taranto-Reggio.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio
presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Sostituzione di 35 piattaforme da m. 4.50 con altre da metri 5.50 sulle calate del porto di Genova, per L. 225,700.

Maggiori lavori per il consolidamento dell'argine ferroviario presso il viadotto Costa, sulla linea succursale dei Giovi, per L. 14,800.

Rete Adriatica:

Modificazioni ai locali ad uso del personale viaggiante, nella stazione di Cremona, per L. 1380.

Miglioramenti ed estensione del segnalamento a campana sul tronco Vicenza-Lerino, per L. 792.

Maggiori lavori da eseguirsi a consolidamento del rilevato fra i km. 15.685 e 15.729 della linea Parma-Brescia-Iseo, per L. 2200.

Variante ai lavori di costruzione della casa cantoniera al km. 82 della linea Piacenza-Bologna, per L. 1000.

Impianto di un casotto nella stazione internazionale di Ala ad uso ricovero del personale addetto alle manovre ed alla composizione dei treni italiani, per L. 4000.

Sistemazione del servizio di estinzione degl'incendi nelle stazioni di Crema, Soresina, Cremona e Piadena, per L. 4200.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

RETE ADRIATICA:

Costruzione di un ponte a tre luci di m. 3 ciascuna in sostituzione dell'attuale ad una sola luce di m. 6 sul fosso Tramazzone, al km. 771.141, e deviazione provvisoria in dipendenza della detta costruzione, sulla linea Foggia-Otranto, L. 18,200.

Consolidamento del rilevato ferroviario al km. 135.525 e 135.515 della linea Ancona-Foggia, L. 1600.

Trasformazione di 12 carrozze CN in carrozze ADN, e di 20 carrozze CN in carrozze a due scompartimenti, da destinarsi all'esperimento dell'esercizio economico sulle linee Foggia-Manfredonia, Foggia-Lucera, Brescia-Iseo e Bologna-S. Felice, L. 50,000.

Modificazioni alla stadera a ponte tolta d'opera dalla stazione di Vergato, e suo impianto nella stazione di S. Martino Buonalbergo, della linea Milano-Venezia, per renderla atta alla pesatura dei carri a lungo passo, lire 752.50.

Consolidamento della scarpata a monte della trincea, al km. 69.300 della linea Firenze-Faenza, L. 2400.

Modificazioni, nell'intento di renderle atte alla pesatura dei carri a lungo passo, delle stadere a ponte delle stazioni di Verona, S. Bonifacio, Tavernelle, Vicenza, Padova, Mestre, Venezia, Domegliara, S. Donà di Piave, Legnago, Badia e Londinara, L. 10,762.

Id. id. delle stazioni di Conegliano, Gemona, Pontebba, Treviso, Spresiano, Sacile, Udine, Montebelluna, Cornuda, Feltre, Sedico, Bribano, Belluno, S. Vito al Tagliamento, Spilimbergo e Portogruaro, L. 6300.

Id. id. delle stazioni di Milano, Treviglio, Chiari, Lodi, Casalpusterlengo, Codogno, Cisano, Ponte S. Pietro, Calolzio, Lecco, Bergamo, Paratico, S. Pietro Berbenno e Chiavenna, L. 8777.38.

Acquisto ed impianto nelle Officine di Napoli di una incurvatrice di lamiere d'acciaio, di ferro e di rame; di una pressa idraulica per piegare tubi; di una macchina per tagliare e filettare tubi; di una sega a caldo per metalli; di un tornio per la lavorazione del bronzo e di un tornio per sale montate di locomotive e tenders, L. 35,000.

Opere di difesa della linea Pescara-Aquila contro le corrosioni del fiume Velino, presso la casa cantoniera al km. 182.302, L. 3700.

Prolungamento del binario d'incrocio, impianto del terzo binario, allargamento del piano caricatore scoperto delle merci e prolungamento del marciapiede intermedio nella stazione di Tottoreto-Nereto, sulla linea Ancona-Foggia, L. 32,450.

Modificazioni, nell'intento di renderle atte alla pesatura dei carri a lungo passo, delle stadere a ponte delle stazioni di Monopoli, Fasano, Ostuni, Surbo, Brindisi, S. Pietro Vernotico, Squinzano, Lecce e Gallipoli, L. 4850.

Id. id. delle stazioni di Ponte S. Giovanni e di Perugia, L. 1505.

Id. id. delle stazioni di Rezzato, Ospitaletto Bresciano, Brescia, Peschiera, S. Antonio, Mantova ed Iseo, L. 2900.

Consolidamento del muro andatore a valle, verso Cremona, del ponte sul fiume Olona, al km. 17.170 della linea Pavia-Brescia, L. 5670.

Impianto di una suoneria elettrica di controllo al disco verso Bergamo della stazione di Mapello Ambivere, sulla linea Bergamo-Lecco, L. 440.

Acquisto ed impianto nell'officina del Deposito di Barletta di un tornio parallelo medio, di un trapano a colonna, a mano, di una limatrice piccola ad un utensile, di una fucina fissa con mantice e sistemazione del banco da aggiustatori con l'aggiunta di due morse, L. 5513.45.

Impianto di sbarre manovrabili a distanza e di tabelle d'avviso in alcuni passaggi a livello della linea Brescia-Iseo, in dipendenza dell'attuazione del servizio economico, L. 8000.

Impianto di sbarre manovrabili a distanza e di tabelle d'avviso in alcuni passaggi a livello delle linee Foggia-Lucera e Foggia-Manfredonia, in dipendenza dell'attuazione del servizio economico, L. 9800.

RETE MEDITERRANEA:

Ampliamento e sistemazione definitiva della stazione di Alessandria (I gruppo dei lavori), L. 182,200.

Opere suppletorie di consolidamento della scarpata sinistra della trincea detta di Casamaggiore, fra le stazioni di S. Giovanni d'Arso ed Asciano. L. 1200.

Impianto di una gru da pesi, della portata di 6 tonn., nella stazione di Asti, L. 4900.

Costruzione di un fabbricato cessi e riduzione degli attuali a magazzino ed ufficio merci, nella stazione di Roccella, L. 3410.

Impianti occorrenti a compiere nella stazione di Milano Porta Romana la disinfezione dei carri bestiame, L. 6500.

Impianto di una nuova gru idraulica verso Genova e prolungamento del marciapiede principale nella stazione di Albenga, L. 2000.

Eseguita riparazione dei tetti danneggiati dal vento sul tronco Giuncarico-Cecina, L. 321.30.

RETE SICULA:

Costruzione di una pensilina in ferro nel cortile del magazzino degli approvvigionamenti nella stazione di Palermo, L. 18,826.68.

Impianto di una comunicazione telefonica fra le stazioni di Catania e di Catania Porto, L. 366.

Impianto di una comunicazione telefonica fra le stazioni di Licata e di Licata Porto, L. 541.

><

Biglietti d'andata e ritorno fra Russi e Bagnacavallo.

La Società esercente la Rete Adriatica ha disposto per l'istituzione, in via d'esperimento, dei normali biglietti di andata e ritorno, per le tre classi, dalla stazione di Russi per quella di Bagnacavallo.

><

Derivazione d'acque pubbliche.

Il signor Celestino Biglia, di Torino, ha presentato il progetto e la domanda di concessione per la costruzione di un canale per forza motrice da derivare dal Po, con immissione delle acque del torrente Lenta.

La derivazione progettata è situata nel territorio di Oncino, regione detta del Boschetto, e poco a monte del ponte sul Po, per la strada comunale di Oncino. Si tratta, anzitutto, di derivare le acque della Lenta, con una diga a circa 300 metri a monte della confluenza di questo torrente col Po, e, con un canale apposito, portare le sue acque in detto fiume, da cui si fa la presa per impinguare un altro canale capace di produrre una

considerevole forza motrice, da destinare a sviluppo di energia elettrica per servire a vari Comuni dei Circondari di Saluzzo e di Pinerolo a scopo di illuminazione e funzionamento di opifici.

La derivazione dovrebbe essere perenne, valersi di tutte le acque ordinarie dei due denominati corsi d'acqua, valutate in moduli 25 in totale, ed utilizzare una caduta di metri 96.40, per cui la forza nominale utilizzabile riescirebbe nelle epoche normali di cavalli dinamici 3200 ed effettivi 2400. Questa forza però diminuisce alquanto nei casi di speciali siccità invernali, potendo la portata scendere talvolta a moduli 20, e quindi la forza a cavalli nominali 2587 ed effettivi 1940.

Con questa derivazione il signor Celestino Biglia ha in animo di promuovere in quella vasta zona l'impianto di nuove industrie e di sviluppare specialmente quelle agricole a cui potrà essere applicata l'energia elettrica.

La spesa per la costruzione del canale e di tutte le altre opere accessorie viene calcolata in L. 550,000.

><

Elenco delle merci pericolose per il trasporto sulle ferrovie.

In conformità di quanto prescrive l'articolo 32 del regolamento per la prevenzione degli infortuni sul lavoro nell'esercizio delle strade ferrate (approvato con Reale Decreto del 14 marzo 1901, num. 118), i Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio hanno pubblicato con apposito decreto l'elenco delle merci pericolose e nocive, contemplate nel regolamento pel trasporto delle medesime sulle strade ferrate, la cui approvazione ebbe luogo con decreto del Ministero dei Lavori Pubblici in data 18 agosto 1900, n. 6893.

Nel detto elenco le merci suindicate vennero distinte nelle categorie e nei gruppi corrispondenti a quelli specificati nel regolamento ultimo ricordato.

Il decreto del quale trattasi è stato trasmesso al Ministero di Grazia e Giustizia, affinchè nella sua competenza provveda alla registrazione alla Corte dei conti, alla stampa nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno, nonchè nella Raccolta Ufficiale delle leggi e dei decreti.

><

La legge sulla riforma delle concessioni speciali.

Firmato da S. M. il Re e controfirmato dai Ministri interessati è stato inviato al Ministero di Grazia e Giustizia, affinchè provveda alla pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* e nella Raccolta Ufficiale delle leggi e decreti, il Decreto Reale che promulga la legge riguardante la riforma delle concessioni speciali per determinati trasporti sulle Strade Ferrate del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia, di cui alle appendici n. 1 e n. 2 all'allegato E dei capitolati di esercizio, approvati colla legge d'approvazione delle Convenzioni ferroviarie in data del 27 aprile 1885, n. 3048, serie 3ª.

A proposito dell'attuazione della predetta legge, che, come è noto, è stata stabilita pel 1° luglio p. v., hanno avuto luogo presso il R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate delle riunioni fra Delegati governativi e sociali per concordare le norme, condizioni e modalità d'applicazione delle tariffe pei trasporti dei quali si tratta, che dovranno essere approvate con decreto ministeriale.

Nelle riunioni medesime si sono presi anche accordi circa le disposizioni transitorie da osservarsi nel primo periodo di attuazione della legge, nonchè per tutte le pratiche da esperirsi presso tutte le Amministrazioni governative, società, sodalizi, ecc., perchè la riforma importante, della quale si tratta, abbia pieno e regolare effetto all'epoca stabilita.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha espresso il seguente parere: « La deliberazione di un Consiglio provinciale che ammette o nega la iscrizione di una strada fra le provinciali, deve essere integrata col Decreto Reale emesso ai termini dell'art. 14 della legge sui lavori pubblici; col quale decreto può essere approvata la deliberazione, ovvero possono essere accolti i reclami che contro di essa fossero stati presentati. Contro il Decreto Reale è aperto l'adito al ricorso contenzioso alla quarta sezione od a quello straordinario al Re ».

— Il Consiglio di Stato, a sezioni unite, in seguito a ricorso diretto a S. M. il Re dal Comune e dalla Provincia di Venezia, nonchè dalle Provincie di Treviso e di Padova, per ottenere che dal novero delle opere marittime straordinarie eseguite nel porto di Venezia e sulla cui spesa sono chiamati a contribuire i ricorrenti, fossero eliminati gl'impianti ferroviari eseguiti sulle banchine dei magazzini generali, del cotonificio e del punto franco, ha espresso il seguente parere: « Gli impianti ferroviari sulle banchine di un porto sono da considerare come *opere marittime*, e perciò la relativa spesa va divisa fra lo Stato, le Provincie ed i Comuni in base alle disposizioni della legge in data del 2 aprile 1885 ».

— La quarta sezione del Consiglio di Stato ha preso la seguente decisione in materia di *giustizia amministrativa*: « La violazione di legge, come mezzo di ricorso alla quarta sezione del Consiglio di Stato, comprende anche la violazione delle norme contenute nei regolamenti generali e speciali emanati dal potere esecutivo in applicazione della legge, e quindi anche del regolamento provinciale sulla costruzione, manutenzione e sorveglianza delle strade provinciali, comunali e consorziali, approvato per Decreto Reale a senso dell'art. 24 della legge sui lavori pubblici ».

— Sullo stesso argomento della *giustizia amministrativa*, la prefata quarta sezione del Consiglio di Stato ha preso la seguente altra decisione: « L'eccezione di incompetenza del magistrato amministrativo a conoscere del merito della questione non può far differire la decisione sulla domanda di sospensione, la quale dev'essere discussa prima di ogni altra eccezione ».

><

Sentenze di Cassazione.

La Corte di Cassazione di Roma, in materia di *appalti*, ha sentenziato che la tassa di registro sui contratti di appalto è dovuta sul cumulo dei prezzi e dei corrispettivi pattuiti per tutta la durata dell'appalto; onde agli effetti della tassa è indifferente che, per l'avvenuta risoluzione del contratto, una parte soltanto delle opere appaltate abbia potuto essere recata a compimento.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, d'accordo cogli altri Ministri interessati, ha approvato le seguenti proposte delle Amministrazioni ferroviarie, relative a concessioni speciali di tariffe:

1) Proposta della Mediterranea di concedere alla Ditta Giuseppe Balsamo di trasportare, entro il 30 giugno 1902, non meno di 50 tonnellate di olio d'oliva a carro completo, da Taranto, Catanzaro Marina, Roccella, Corigliano, Siderno, Gioia Tauro, Rossano e Santa Eufemia a Napoli, alle stesse condizioni accordate ad altre Ditte per analoghi trasporti;

2) Proposta dell'Adriatica di rinnovare per un altro anno la concessione accordata alla Ditta Benini per trasporto di farine e crusche, coll'obbligo di un quantitativo minimo di 500 tonnellate;

3) Proposta della Mediterranea di rinnovare per un altro anno ed alle stesse condizioni la concessione accordata alla Ditta Antonio Cirla e figli per trasporto di graniti greggi o grossolanamente lavorati;

4) Proposta dell'Adriatica di rinnovare per un altro anno ed alle medesime condizioni già vigenti, la concessione accordata alla Società prodotti chimici, colla e concimi, di Roma, per il trasporto di non meno di 1000 tonnellate di fosfato di calce macinato, dalla stazione di Roma per quella di Rifredi;

5) Proposta della Mediterranea per la rinnovazione, per un altro periodo annuale, della concessione accordata alla Ditta Palmiro Soriani pel trasporto di cereali a vagone completo da Livorno a Firenze. La rinnovazione ha avuto luogo alle stesse condizioni della convenzione precedente;

6) Proposta dell'Adriatica per rendere definitiva la estensione della tariffa locale N. 210, piccola velocità, ai trasporti di zolfo in partenza dalla stazione di Bellisio Solfare;

7) Proposta della Mediterranea per concessione alla Ditta Antonio Biondi di effettuare i suoi trasporti di cereali da Livorno a Firenze, alle stesse condizioni concordate colla Ditta Palmiro Sironi;

8) Proposta dell'Adriatica di ammettere a completare il quantitativo minimo di 7000 tonnellate anche i trasporti di cereali eseguiti da Venezia a Treviso dalla Ditta Luigi Mandelli, a condizione che tali trasporti paghino i prezzi normali e siano ammessi i prezzi concessionali per i soli trasporti eseguiti fra le località previste dalla concessione;

9) Proposta dell'Adriatica di concedere alla Società per l'Industria forestale Otto Steinbeis di Fiume di eseguire per ferrovia, a prezzi speciali, nel periodo dal 1° novembre 1901 al 31 dicembre 1902, in servizio diretto austro-ungarico, per la via di Cormons, il trasporto di almeno 1500 tonnellate di legname greggio o semplicemente legato o squadrato, sia in carri sciolti che accoppiati, di assicelle segate per la confezione di casse da imballaggio (escluse quelle piallate o altrimenti lavorate) nonchè di doghe e fondi di barili, a piccola velocità ed a vagone completo o pagante per tale, in provenienza da Sziszek (Austria-Ungheria), in destinazione di Venezia Santa Lucia e di altre stazioni delle ferrovie italiane.

— È in corso il decreto ministeriale, col quale si approva una proposta presentata dall'Adriatica, anche in nome e per conto della Mediterranea, per la quale proposta la tariffa locale N. 210, piccola velocità, serie A, viene estesa ai trasporti di doghe e legnami greggi in assami preparati per doghe da tini, botti e barili, in partenza dalle stazioni di Antrodoco e di Marmore ed in destinazione di Civitavecchia.

— È stato emanato il decreto del Ministero dei Lavori Pubblici, che approva la proposta della Società per la ferrovia Modena-Vignola di modificare l'articolo 12 delle tariffe e condizioni pei trasporti sulla ferrovia medesima, onde sostituire il criterio dell'altezza a quello dell'età nei viaggi dei ragazzi.

Notizie Ferroviarie Italiane

La direttissima Firenze-Bologna. — Fino dal 1882 si manifestò in Bologna un movimento in favore di una ferrovia direttissima Bologna-Firenze-Roma. Autore di un progetto per le valli di Saveno, Idice, Santerno e Sieve fu il comm. ing. Antonio Zannoni. Recentemente (vedi n. 52 dell'anno scorso) a Bologna si costituì un Comitato promotore.

La Deputazione Provinciale di Bologna, non pienamente soddisfatta del progetto Zannoni, si rivolse all'illustre ed oggi compianto comm. ing. Luigi Protche, autore e costruttore della Porrettana, per domandare quale fossa la migliore comunicazione diretta, a traverso l'Appennino, fra Bologna e Firenze. Un Comitato popolare fiorentino, di cui furono presidente onorario Ubaldino Peruzzi ed effettivo l'on. Luciano Luciani, si unì alla Deputazione Provinciale di Bologna incaricando il Protche dello studio. Quindi accennò alla possibilità di un valico, a traverso l'Appennino di Montepiano, con lunga, ardita e depressa galleria.

Lo studio venne presentato nel 1887 al Ministro dei Lavori Pubblici, on. Genala, dall'ing. cav. Edoardo Villa, vice-presidente del Comitato fiorentino, presente ed auspice il compianto on. Ubaldino Peruzzi.

Oggi il concetto della direttissima appenninica anche a Firenze si ridesta. L'ing. Villa fu nominato presidente effettivo del Comitato, il comm. prof. Antonino Artimini-pro-sindaco di Firenze, presidente onorario. I Comuni delle valli della Setta e del Bisenzio aumentano ogni giorno più la loro attività. I Consigli Comunali delle vallate e di Firenze si pronunziarono in favore della linea. Il Consiglio Provinciale di Firenze nominò nna Commissione per recarsi a Roma a propugnare una Bologna-Firenze senza ridurne il tracciato.

Ne fanno parte il comm. Emilio Farina, l'avv. Mario Pegna e l'on. Filippo Torrigiani.

Il Comitato fiorentino ha mandato all'on. Giusso il progetto Protche con contro-osservazioni al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (Vedi *Informazioni*).

Ferrovia Savona-Acqui. — Ad Acqui ha avuto luogo il 12 corrente un'adunanza del Comitato promotore della ferrovia Savona-Sassello-Froguardo-Visone-Acqui e Visone-Rivalta-Castelnuovo-Cassine-Alessandria.

L'autore del progetto, ing. Sartorio di Genova, fornì ampi schiarimenti per la parte tecnica e finanziaria del progetto, e il Comitato prese impegno di lavorare alacremente per ottenere la realizzazione dei due progetti.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1901 al 10 gennaio 1902.* — Nella decade dal 1° al 10 gennaio 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 3,526,218.15, con un aumento di L. 134,526.88 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1901 al 10 gennaio 1902 si ragguaglia a L. 81,539,370.01, presentando un aumento di L. 863,417.34 in confronto dello stesso periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio al 31 dicembre 1901.* — Nella decade dal 21 al 31 dicembre 1901 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 380,283, e presentano un aumento di L. 2907 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 31 dicembre 1901 ammontano a L. 6,295,502, con una diminuzione di L. 105 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Tramvia San Rocco Marano-Giugliano. — È stato approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici il progetto per il prolungamento della tramvia elettrica San Rocco Marano-Giugliano fin nell'abitato del Comune di Giugliano.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *La trasformazione elettrica della trazione.* — Ebbe luogo a Olten nei giorni scorsi una conferenza dei rappresentanti delle grandi Case di elettricità della Svizzera e delle Società elettrotecnici ed elettricisti, per trattare la quistione della trasformazione della trazione a vapore sulle ferrovie federali in trazione elettrica. Si tratta dapprima di riunire il capitale necessario per gli studi preliminari e gli esperimenti; alla costituzione di questo capitale dovrebbe contribuire la Confederazione come proprietaria di alcune delle reti ferroviarie svizzere e come futura proprietaria di tutta la rete.

Le ricchissime forze d'acqua di cui dispone la Svizzera sono una condizione assai favorevole per la progettata trasformazione, essendo la Svizzera totalmente debitrice dell'estero per il carbone.

L'iniziativa dei tecnici è accolta con grande favore dagli industriali e dalla popolazione.

Ferrovia Pan-Americana. — Il rapporto presentato sulla ferrovia Pan-Americana al Congresso di Messico dalla Commissione apposita è molto favorevole al progetto.

Il presidente Harrison aveva proposto che gli Stati Uniti s'incaricassero di far levare i primi piani di costruzione, e che gli altri paesi s'impegnassero di contribuire proporzionatamente alle spese richieste dal lavoro. In seguito alla conferenza di Washington, undici Stati americani aderirono alla proposta e la Commissione della ferrovia internazionale si mise all'opera immediatamente.

La distanza da Buenos-Aires a New-York sarebbe di 10,471 miglia di ferrovia, di cui più della metà sono già costruite. Dalla capitale americana i treni raggiungono quasi la frontiera meridionale del Messico. Dai confini di questi paesi a Buenos-Aires la distanza da percorrere sarebbe di 6702 miglia, di cui 1453 circa sono in esercizio e 5249 resterebbero da costruire.

Ma dalla pubblicazione dei dati di queste Commissioni i lavori della ferrovia hanno preso una certa estensione, e il rapporto della Commissione del Congresso stima che oggi restano soltanto 5000 miglia da costruire per mettere le ferrovie del Nord in comunicazione con quelle del Sud.

Calcolando largamente le spese, la Commissione prevede che saranno sufficienti a compirle 200 milioni di dollari.

I rilievi topografici hanno dimostrato che la costruzione delle linee incompiute è praticabile, e che dal punto di vista economico i risultati previsti dal traffico rimunereranno pienamente la spesa di esecuzione del lavoro.

A questo proposito la relazione ricorda tutti i vantaggi che sono concessi allo stabilimento di queste ferrovie, quali lo sviluppo del commercio, la messa in valore di terreni minerari o agricoli, la gara che si istituirà fra i trasporti di terra e quelli per via di mare per i paesi in cui fino ad oggi quest'ultimo mezzo di comunicazione era il solo in uso.

La Commissione insiste pure sulla considerazione che in caso di conflitto fra due o più potenze americane gli interessi commerciali dei loro cittadini e di quelli degli altri Stati possono, allo stato attuale delle cose, essere fortemente compromessi per l'interruzione delle comunicazioni di mare, mentre che il pericolo sarebbe minore se esistesse una grande via ferrata internazionale (neutralizzata).

Ferrovia dell'Uganda. — Il *Board of Trade Journal* annunzia che il Foreign Office ha ricevuto un telegramma annunziante che la prima locomotiva ha raggiunto Port Florence, termine della ferrovia dell'Uganda sul lago Victoria-Nyanza, il 20 dicembre scorso.

La prima rotaia sulla costa Est fu posata l'8 agosto 1896, dimodochè i 937 chilometri della linea, dopo Mombassa sul mare fino al lago, sono stati terminati in quattro anni.

Ferrovia del Congo. — Il *Globe* dice che lo Stato libero del Congo ha deciso di costruire una ferrovia tra l'Oceano Atlantico e l'Oceano Indiano. Quattrocento chilometri di tale ferrovia sono già costruiti e vanno dalla costa verso l'interno. Altri 1500 km. permetteranno di raggiungere la regione dei laghi, supplendo così alla difficile navigazione sulle rapide del Congo a partire dai Gran Laghi e raggiungendo la ferrovia dell'Uganda già costruita. La ferrovia dalla costa al Lago di Tanganika progettata dalla Germania rimane problematica.

Notizie Diverse

Per l'Esposizione di Torino. — In Francia il Ministro delle Belle Arti ha nominato a commissario generale francese all'Esposizione d'arte decorativa a Torino, Derville; l'architetto Bonnier e parecchie notabilità artistiche, fra cui Gerôme, Bonnard, Debois, Garder e Lalige, furono designati a formare il comitato francese.

Per il porto di Lampedusa. — Il Ministro dei Lavori Pubblici ha predisposto il disegno di legge per classificare in prima categoria il porto di Lampedusa.

Contemporaneamente, col progetto stesso si chiede l'autorizzazione di una spesa di lire 100,000 per l'esecuzione di opere necessarie a mettere questo porto in condizioni di offrire alle navi un sicuro rifugio.

Compagnia internazionale dei Wagons-lits. — Gli azionisti della Compagnia internazionale dei Wagons-lits hanno deliberato, nell'assemblea tenuta il 10 corrente, di ridurre il capitale sociale e di aumentarlo poscia colla creazione di 15 milioni in azioni privilegiate da fr. 250, alle quali si attribuirà, in primo luogo, sugli utili netti, dopo la dotazione del fondo di riserva e il 2 1/2 0/0 attribuito al direttore generale, un primo dividendo del 5 0/0 sul capitale versato. Verranno poi in linea di conto 140,000 azioni ordinarie, alle quali sarà riservato un primo dividendo del 5 0/0.

Il residuo utile sarà ripartito in proporzione del 7 1/2 0/0 al Consiglio e del 9 1/2 0/0 a tutti gli azionisti privilegiati e ordinari indistintamente.

Nuovo canapo telefonico nel tunnel del Gottardo. — La linea telefonica, che unisce il Canton Ticino alla rete telefonica Svizzera e che è destinata ad assicurare le comunicazioni telefoniche tra la Svizzera e il Nord dell'Italia, è stata collocata lungo la strada ferrata del Gottardo.

La linea telefonica da Lucerna e da Chiasso fino al tunnel del Gottardo è formata da filo di bronzo di 4 mm. di diametro, sostenuto lungo tutto il percorso da pali di legno. Il tratto dentro la galleria richiese cure speciali per proteggere il canapo dalle azioni chimiche e specialmente dall'azione dell'acqua, che goccia lungo le pareti e che è contaminata dai gas delle locomotive.

Nella posa del canapo si tenne conto dell'alta temperatura della galleria, che arriva fino a 23° C. e si diede ad esso una capacità molto piccola per la grande distanza che separa le località allacciate.

Il canapo si compone di sette fili doppi di rame di mm. 1.8 di diametro, isolati fra loro da uno inviluppo di carta e da uno strato d'aria, avvolti insieme e coperti con uno strato di carta, che dà al canapo propriamente detto un diametro di 7 mm. Questo fascio di fili è coperto poi con un triplo strato di nastro di cotone, al disopra trovasi un primo strato di una lega di piombo e stagno e un secondo di piombo solo; ambedue servono a proteggere il

canapo dall'azione del fumo e dell'acqua. Un altro strato isolante copre ancora questa doppia fodera di piombo; al disopra è disposta un'armatura composta da 28 fili d'acciaio che coprono ermeticamente il canapo, il quale è avvolto esternamente in uno strato di filo di iuta. Con ciò arriva ad avere un diametro totale di mm. 44.

Le condizioni imposte dall'Amministrozione federale svizzera erano le seguenti:

Resistenza del rame: 6.4 Ω per km. a 15° C.

Resistenza minima d'isolamento 1000 *megohm* a km. a 15° C.

Capacità minima: 0.06 *microfarad* per km.

La lunghezza totale della linea è di 16,550 m. di cui 14,998 dentro la galleria del Gottardo. Dai lati nord e sud di essa il canapo passa per le stazioni di Göschenen e di Airolo collocato in canali di ferro costruiti per questo dato scopo, con una lunghezza di m. 775 circa e mette capo a due cabine contenenti le giunzioni con le linee aeree, i parafulmini e gli strumenti di misura.

La posa del canapo dentro la galleria è stata eseguita in condizioni normali colla condizione di lasciar libero uno dei binari ogni giorno almeno per tre ore e mezza. Il canapo è stato collocato nel canale lasciato fin dalla costruzione del tunnel, coperto con lastre e riempito di sabbia, che è stata ricambiata con altra sabbia pulita ed asciutta.

Il treno di posa era formato da una locomotiva, da un vagone per l'illuminazione su cui erano una piccola macchina a vapore aumentata dalla caldaia della locomotiva, una dinamo ed un proiettore elettrico; in seguito veniva il vagone con circa 1000 m. di canapo (10 tonn. circa) e per ultimo il vagone di guida del canapo nello svolgimento. La posa di un chilometro di linea richiedeva da due ore e mezza a tre ore e mezza, compreso il tempo necessario per entrare ed uscire dal tunnel. Le più minute precauzioni furono prese nell'eseguire le 14 saldature del canapo onde evitare l'azione dell'umidità e del fumo. Prima del passaggio dei treni si copriva la parte da saldare con tela paraffinata e con una scatola di lamiera speciale costruita per lo scopo. Per la saldatura occorrevano da 7 a 9 ore, compreso il viaggio d'entrata e di uscita dal tunnel.

Tutti i lavori furono eseguiti di notte, quando il transito sulla linea è minore.

Il 16 luglio 1900 si potè telefonare per la prima volta da Göeschenen ad Airolo.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Direzione del Genio Militare di Roma (22 gennaio, ore 10,30, defin.). — Appalto dei lavori per la costruzione di opere varie ai prati della Farnesina per la IV Gara generale di tiro a segno nazionale. Importo L. 58,000. Cauz. L. 5800. Consegna lavori 60 giorni.

— (22 gennaio, ore 11, defin.). — Appalto dei lavori per la costruzione di opere varie ai prati della Farnesina di Roma per la IV Gara di tiro a segno nazionale. Importo L. 103,000. Consegna lavori 100 giorni.

Municipio di Biella (23 gennaio, ore 10, 2ª asta). — Appalto delle opere murarie ed affini occorrenti alla costruzione del palazzo per gli uffici giudiziari, provvisoriamente aggiudicato per L. 85,645.54. Cauz. provv. L. 3000. Consegna lavori 31 maggio.

Municipio di Maddalena (Sassari) (25 gennaio, ore 10, defin.). — Appalto dei lavori di sistemazione della via Maggior Liggero. Importo L. 11,820.99. Cauz. provv. L. 1132.09.

Ufficio del Demanio di Firenze (27 gennaio, ore 11). — Appalto dei seguenti lavori in 2 lotti: 1° Costruzione del ponte dei Mandri sul canale Macinante, per L. 8040; costruzione del ponte di Quaracchi sul canale Macinante, per L. 5640; totale L. 13,680. Cauz. provv. L. 1000. Cauz. def. L. 1000; 2° Spurgo del canale Macinante nel tratto fra il ponte dei Mandri e il ponte di Brozzi, per L. 5515; spurgo del canale Macinante nel tratto tra il ponte del Santo e il ponte di San Donnino, per L. 7215; totale L. 12,730. Cauz. provv. L. 600. Cauz. def. L. 6000.

Municipio di Messina (27 gennaio, ore 14, defin.). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti alla collocazione in opera delle tubolature principali della rete interna e degli apparecchi relativi dell'acquedotto civico. Importo L. 130,000. Cauz. provv. L. 6500. Cauz. def. L. 13,000. Dep. spese L. 2500.

— (27 gennaio, ore 14, defin.). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla collocazione in opera delle tubolature secondarie della rete interna e degli apparecchi relativi dell'acquedotto civico. Importo L. 270,000. Cauz. provv. L. 13,500, Cauz. def. L. 27,000. Dep. spese L. 5000.

R. Prefettura di Udine (27 gennaio, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori di difesa frontale dell'argine sinistro del Meduna, nella località Bellavalle per L. 11,480. Cauz. provv. L. 600 in Tesoreria. Cauz. decimo. Ultimaz. lavori 80 giorni.

— (27 gennaio, ore 11, unico def.). — Appalto dei lavori di parziale rimonta e prolungamento a valle della scogliera di Ronchis alla sinistra del Tagliamento per L. 23,396. Cauz. provv. L. 600 in Tesoreria. Ultimaz. lavori 80 giorni.

Municipio di Guardabosone (Novara) (28 gennaio, ore 9). — Appalto dei lavori per la costruzione del secondo tronco della strada comunale obbligatoria da Guardabosone alla nuova provinciale Aranco-Crevacuore, di m. 1454.10. Importo L. 19,241.34. Cauzione provv. L. 1000 e L. 600 per spese. Cauz. def. L. 2000. Ultimazione lavori 12 mesi. Fatali 12 febbraio, ore 16.

Municipio di Torino (28 gennaio, ore 14). — Appalto delle opere e provviste per la sistemazione ed il mantenimento del suolo pubblico delle vie, piazze e parti selciate dei corsi e dei sobborghi della città, ad eccezione delle parti oggetto di altre imprese speciali o di mantenimento ad economia, in due lotti, abbracciando il primo lotto tutta l'area della città a levante della linea formata dalla via Sacchi, via Venti Settembre, corso Regina Margherita, piazza Emanuele Filiberto e via Ponte Mosca, comprese le dette vie Sacchi e Venti Settembre ed il corso Regina Margherita, ed escluse la piazza Emanuele Filiberto e la via Ponte Mosca; ed il secondo la parte di ponente, e cioè la parte di territorio a ponente della linea sopradetta; il 1° per annue L. 60,000, ed il 2° per annue L. 60,000. Cauzione provv. L. 6000 per ciascun lotto, e L. 4500 per le spese. Cauzione il decimo. Fatali 14 febbraio, ore 11.

Municipio di Castronuovo Sant'Andrea (Potenza) (29 gennaio, ore 16, 2ª asta). — Appalto di tutte le opere e provviste per la costruzione della strada comunale obbligatoria dall'abitato di quel Comune alla provinciale Agri-Sinni in contrada Piana dei Campi, provvisoriamente aggiudicato col ribasso del 18 0|0 su L. 58,500, e cioè per L. 47,970. Cauz. provv. L. 3000. Consegna lavori 3 anni.

Municipio di Pistoia (Firenze) (29 gennaio, ore 10). — Appalto dei lavori murari e di riquadrature per la costruzione del rialzamento dell'ala sinistra del palazzo comunale. Importo L. 22,463.83. Cauz. provv. L. 3000. Dep. spese L. 200.

Deputazione Provinciale di Siracusa (29 gennaio, ore 13). — Appalto dei lavori di costruzione del tronco di strada Gulfi-Prete Paolo nella Gulfi-Pantaleo, di m. 3252.07. Importo L. 47,515.17, oltre a L. 10,848.83 a disposizione dell'Amministrazione. Cauzione provv. L. 6000. Dep. spese L. 650. Consegna lavori 18 mesi. Fatali 12 febbraio, ore 13.

R. Prefettura di Salerno (30 gennaio, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori di sistemazione del collettore Cavajola in contrada Navelle e S. Giuseppe ed alveo del Montano del torrente Cupo Frezza nel Comune di Cava dei Tirreni per L. 25,000 di cui L. 22,903 a base d'asta. Cauz. provv. L. 2000 in Tesoreria.

Municipio di Fiorenzuola d'Arda (Piacenza) (30 gennaio, ore 11, defin.). — Appalto dei lavori di costruzione di un ponte in muratura sul torrente Chiavenna e relativi argini di accesso a San Protaso. Importo L. 44,458.79. Cauz. provv. L. 2500.

Ufficio Amministrativo della Provincia di Novara (31 gennaio, ore 13). — Appalto dei lavori per la manutenzione del tronco della strada provinciale Vercelli-Casale, tra Vercelli ed il confine colla provincia di Alessandria, oltre Stroppiana, dal 1° gennaio 1902 al 31 dicembre 1910, per annue L. 18,300. Cauz. L. 8000. Fatali 10 febbraio, ore 11.

Direzione Genio Militare di Milano (31 gennaio, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori di miglioramento e stabilità della ca-

sermetta n. 1 nella caserma Maddalena in Lodi per L. 10,000. Cauz. provv. L. 1000. Ultimaz. lavori 90 giorni.

Municipio di Campli (Teramo) (1° febbraio, ore 10). — Appalto dei lavori per la costruzione del cimitero interparrocchiale di Sant'Onofrio. Importo L. 10,300. Cauz. provv. L. 500 e L. 250 per spese. Cauz. def. L. 1200. Fatali 16 febbraio, ore 12. Ultimazione lavori 4 mesi.

R. Prefettura di Palermo (4 febbraio, ore 10, defin.). — Appalto dei lavori di costruzione di un tratto di banchina a sud del ponte ferroviario del Porto di Palermo, con tre scali pel tiro a terra di barche, e costruzione e collocazione di due alberi di carenaggio in ferro. Importo L. 84,201.59. Cauz. provv. L. 5000. Consegna lavori 12 mesi.

Ministero dei Lavori Pubblici e R. Prefettura di Caserta (4 febbraio, ore 10 unico def.). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti alla costruzione del canale diversivo per derivare le acque torbide del fiume Volturno, dall'incile nella sponda sinistra presso la risvolta di Grazzanise fino alla sponda destra del Canale Vecchio, per la colmata della Campagna Vicano, in provincia di Caserta, per complessive L. 902,541.36. Cauz. provv. L. 50,000.

Municipio di Abbadia S. Salvatore (Siena) (8 febbraio, ore 10, defin.). — Appalto dei lavori per la condottura dell'acqua potabile. Importo L. 15,602.24. Cauz. provv. L. 1560 e L. 700 per le spese. Ultimazione lavori entro il 31 maggio.

Amministrazione Provinciale di Reggio Emilia (15 febbraio, ore 13, defin.). — Appalto dei lavori per la costruzione della strada di serie n. 16, tronco espresso fra il paese di Campiano e la strada per Piagnolo alla sinistra del torrente Tassobbio, di m. 524,05. Importo L. 153,407.78. Cauz. provv. L. 8000. Consegna lavori due anni.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione dell'Arsenale di Costruzioni d'Artiglieria di Napoli (31 gennaio, ore 11, defin.). — Fornitura di kg. 20,000 di acciaio dolce in lamiera, a L. 0.45; kg. 2000 id. duro in verghe, a L. 0.45; totale L. 990. Cauz. provv. L. 900. Consegna 40 giorni.

— (30 gennaio, ore 11, defin.). — Fornitura di zinco in lamiera sottile kg. 1500, a L. 0.80. Importo L. 1200. Cauz. provv. L. 120, Consegna 30 giorni.

Direzione delle Officine di Costruzioni d'Artiglieria di Torino (1° febbraio, ore 9.30). — Fornitura di kg. 20,000 di rame diverso, a L. 2. Cauz. L. 4000. Consegna 60 giorni.

Direzione Generale degli Arsenali di Spezia e Napoli (15 febbraio, ore 11). — Fornitura di chiavarde e chiavardette di ferro omogeneo. Importo L. 56,500. Cauz. L. 5600 in Tesoreria. Consegna agli Arsenali di Spezia, Napoli e Taranto ed al cantiere di Castellammare. Fatali 6 marzo, ore 12.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Genn. 11	Genn. 18
Azioni Ferrovie Biella . . . . L.	528	528
» » Mediterranee . . . . »	466.50	469
» » Meridionali . . . . »	643.50	650
» » Pinerolo (1ª emiss.) . . . . »	372	372
» » » (2ª ») . . . . »	357	357
» » Secondarie Sarde . . . . . »	214	215
» » Sicule. . . . . »	670 ex	670 ex
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.* . . »	322.50	322.25
» » Cuneo 3 0[0 . . . . »	345	347
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1[2 °/₀ . . »	99	99
» » Mediterranee 4 0[0 . . »	496	497
» » Meridionali. . . . . »	330	330
» » Palermo-Marsala-Trapani »	310	310
» » » 2ª emiss. »	303.50	303
» » Sarde, serie *A*. . . . »	323	324.50
» » » serie *B*. . . . »	323	324.50
» » » 1879 . . . . »	323	324.50
» » Savona . . . . . . »	345	347
» » Secondarie Sarde . . . »	485	489
» » Sicule 4 0[0 oro. . . . »	504.50	504.50
» » Tirreno . . . . . . »	498	498
» » Vittorio Emanuele . . »	350	355

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO .

ESERCIZIO 1901-1902. — *Dal 1° al 10 Gennaio 1902. — 19ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	4760	4726	+ 34	1010	1033	— 23
Media.	4760	4732	+ 28	1010	1028	— 18
Viaggiatori	1,300,252.12	1,266,288.87	+ 33,963.25	50,572.32	48,516.31	+ 2,056.01
Bagagli e cani. . . .	59,324.28	60,386.48	— 1,062.20	814.01	888.49	— 74.48
Merci a G.V. e P.V. acc.	318,801.61	304,102.50	+ 14,699.11	11,186.60	10,670.82	+ 515.78
Merci a P. V. . . .	1,725,996.34	1,644,369.99	+ 81,626.35	59,270.87	56,467.81	+ 2,803.06
TOTALE .	3,404,374.35	3,275,147.84	+ 129,226.51	121,843.80	116,543.43	+ 5,300.37
Prodotti *dal 1° Luglio 1901 al 10 Gennaio 1902.*						
Viaggiatori	29,473,638.30	30,963,848.70	— 1,490,210.40	1,328,994.92	1,423,648.60	— 94,653.68
Bagagli e cani. . . .	1,380,992.16	1,481,642.86	— 100,650.70	36,188.67	39,941.99	— 3,753.32
Merci a G.V. e P. V. acc.	7,884,992.62	7,475,606.03	+ 409,386.59	274,670.54	259,043.90	+ 15,626.64
Merci a P. V. . . .	39,626,018.33	37,586,534.84	+ 2,039,483.49	1,533,874.47	1,445,685.75	+ 88,188.72
TOTALE .	78,365,641.41	77,507,632.43	+ 858,008.98	3,173,728.60	3,168,320.24	+ 5,408.36
Prodotto per chilometro.						
della decade	715.20	693.01	+ 22.19	120.64	112.82	+ 7.82
riassuntivo	16,463.37	16,379.47	+ 83.90	3,142.31	3,082.02	+ 60.29

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

18ª Decade — Dal 21 al 31 Dicembre 1901

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
RETE PRINCIPALE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1901	94,324.00	1,537.00	28,533.00	155,133.00	521.00	280,048.00	616.00	455.00
1900	91,043.00	1,716.00	25,626.00	156,498.00	946.00	275,829.00	616.00	448.00
Differenze nel 1901	+ 3,281.00	— 179.00	+ 2,907.00	— 1,365.00	— 425.00	+ 4,219.00	»	+ 7.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 DICEMBRE 1901.								
1901-902	1,772,205.00	39,455.00	335,858.00	2,660,346.00	24,553.00	4,832,417.00	616.00	7,845.00
1900-901	1,795,785.00	38,178.00	330,028.00	2,671,233.00	27,040.00	4,862,264.00	616.00	7,893.00
Differenze nel 1901-902	— 23,580.00	+ 1,277.00	+ 5,830.00	— 10,887.00	— 2,487.00	— 29,847.00	»	— 48.00
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1901	35,969.00	700.00	19,497.00	85,105.00	659.00	91,930.00	484.00	190.00
1900	36,347.00	577.00	19,935.00	85,286.00	517.00	92,662.00	484.00	191.00
Differenze nel 1901	— 378.00	+ 123.00	— 438.00	— 181.00	+ 142.00	— 732.00	»	— 1.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 DICEMBRE 1901.								
1901-902	668,128.00	13,208.00	164,419.00	484,242.00	4,346.00	1,334,343.00	484.00	2,757.00
1900-901	638,582.00	11,213.00	154,522.00	509,042.00	6,266.00	1,319,625.00	484.00	2,726.00
Differenze nel 1901-902	+ 29,546.00	+ 1,995.00	+ 9,897.00	— 24,800.00	— 1,920.00	+ 14,718.00	»	+ 31.00
STRETTO DI MESSINA								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1901	2,418.00	124.00	3,230.00	2,538.00	»	8,305.00	23.00	361.00
1900	3,577.00	102.00	2,171.00	3,035.00	»	8,885.00	23.00	386.00
Differenze nel 1901	— 1,164.00	+ 22.00	+ 1,059.00	— 497.00	»	— 580.00	»	— 25.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 DICEMBRE 1901.								
1901-902	73,699.00	2,754.00	19,348.00	32,910.00	31.00	128,742.00	23.00	5,597.00
1900-901	67,028.00	2,086.00	15,600.00	29,023.00	31.00	113,718.00	23.00	4,994.00
Differenze nel 1091-902	+ 6,671.00	+ 718.00	+ 3,748.00	+ 3,887.00	»	+ 15,024.00	»	+ 653.00

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (2) 1a classe	Londra (2) 2a classe	Parigi (3) 1a classe	Parigi (3) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Londra (4) validità	Parigi (5) 1a classe	Parigi (5) 2a classe	Parigi (5) validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne)	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 65	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 80	92 10	—	—	-			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	-			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	-			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	-			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE							Treno lusso PENINSULAR-EXPRESS part. da Londra il venerdì
					(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	—	9 — a.	10 — a.	—	—	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria —	—	—		—	11 — a.	—		—
Douvres —	—	11 03 a.		—	1 — p.	11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	—	12 31 p.		—	2 20 p.	12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	(F)	12 35 p.		—	2 24 p.	12 24 a.		12 24 a.
	W. R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 20 p.		—	3 — p.	1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 26 p.		—	3 06 p.	1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.		1 58 p.		—		2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.		1 59 p.		—		2 31 a.		
Folkestone Par.			11 50 a.	—				
Boulogne (Buffet) Maritime o. E. oc. Arr.			1 30 p.	—				
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.			1 34 p.	—				
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.			2 20 p.	—				
Boulogne Central Arr.			2 25 p.	—				
Boulogne Central Par.			2 35 p.	—				
Amiens (Buffet) Arr.		3 44 p.	4 10 p.		5 16 p.	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.		3 49 p.	4 15 p.	—	5 21 p.	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.	5 45 p.	5 50 p.	—	7 — p.	5 50 a.		
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	5 52 p.	—	7 42 p.	—	7 42 p.	7 03 a.		Per la grande cintura
Paris-PLM (Buff.) Arr.	6 32 p.	—	8 32 p.	—	8 32 p.	7 43 a.		
	1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)	1a 2a cl.	1a 2a cl.	Lusso (X)	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	10 20 p.	10 30 p.	1 35 p.	9 30 a.	2 — p.	
Dijon Arr.	12 20 p.	1 33 a.	2 40 a.	3 45 a.	5 38 p.	2 24 p.	7 15 p.	9 35 a.
Evian —	2 16 p.	10 45 a.	—	2 16 p.	—	—	—	—
Genève —	10 43 a.	6 57 a.	—	11 14 a.	—	10 45 p.	—	—
Le Fayet-St-Gervais (Chamonix) —	3 31 p.	12 20 p.	—	8 — p.	—	—	—	1 — p.
Aix-les-Bains —	8 58 a.	6 02 a.	6 46 a.	1 54 p.	9 39 p.	8 51 p.	12 21 a.	1 42 p.
Chambéry —	9 32 a.	6 37 a.	7 10 a.	2 31 p.	9 59 p.	9 26 p.	12 45 a.	2 03 p.
Modane —	1 46 p.	—	9 57 a.	7 42 p.	12 29 a.	—	3 31 a.	4 55 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2) Arr.	18 55	—	14 22	4 55	—	—	8 20 a.	21 16
Torino Par.	20 —	—	14 50	6 45	—	—	8 45	Sleeping-cars con Dining-car
Novara Arr.	21 56	—	16 47	9 14	—	—	10 55	
Milano Arr.	23 05	—	17 45	10 15	—	—	12 6	
Venezia Arr.	—	—	23 30	—	—	—	18 45	
Torino Par.	20 05	—	15 —	5 25	—	—	8 40	
Genova Arr.	23 20	—	18 25	8 45	—	—	12 —	
San-Remo —	5 45	—	23 33	—	—	—	16 44	
Pisa —	3 20	—	23 25	12 35	—	—	17 —	
Firenze —	7 15	—	1 20	17 28	—	—	19 15	
Livorno —	5 36	—	0 7	15 5	—	—	18 —	
Roma —	10 10	—	7 —	19 15	—	—	23 43	
Napoli —	18 35	—	18 36	0 35	—	—	7 —	
Brindisi —	—	—	8 16	—	—	—	18 7	
Torino Par.	20 05	—	—	—	—	—	8 40	21 30
Alessandria Arr.	21 32	—	—	—	—	—	10 13	22 59
Bologna —	2 31	—	—	—	—	—	14 50	3 01
Ancona —	7 13	—	—	—	—	—	23 —	6 40
Brindisi —	21 48	—	—	—	—	—	10 59	17 20
Firenze —	6 34	—	—	—	—	—	18 3	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma —	13 10	—	—	—	—	—	23 25	
Napoli Arr.	18 35	—	—	—	—	—	7 —	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) Par.	8 50	—	—	15 5	Lusso	—	—
Roma —	14 30	—	—	23 10	(X)	—	—
Firenze —	21 10	—	—	6 10	—	—	—
Brindisi —	7 —	—	—	17 33	—	—	—
Ancona —	20 25	—	—	5 35	—	—	—
Bologna —	1 35	—	—	10 30	—	10 30	—
Alessandria —	7 15	—	14 20	17 10	—	21 55	—
Torino Arr.	9 2	—	16 05	19 10	—	23 35	—
Brindisi Par.	—	—	18 35	—	—	9 42	—
Napoli —	8 50	—	15 50	—	—	23 15	—
Roma —	14 50	—	21 —	—	14 20	8 15	—
Livorno —	21 6	—	2 —	8 30	19 25	13 15	—
Firenze —	19 35	—	21 5	7 15	17 30	12 10	—
Pisa —	23 15	—	3 5	9 8	20 45	15 —	—
San Remo —	18 32	—	1 45	8 9	—	14 15	—
Genova —	3 5	—	7 5	14 55	0 35	20 —	—
Torino Arr.	7 —	—	10 25	19 10	4 50	23 35	—
Venezia Par.	—	—	—	8 45	—	14 —	—
Milano Par.	—	—	7 5	16 —	—	20 15	—
Novara —	—	—	8 7	17 1	—	21 15	—
Torino Arr.	—	—	10 20	19 5	—	23 10	—
	(D)						
Torino Par.	7 45	—	13 30	19 30	4 26	—	24 —
Modane (ora franc.) —	11 35 a.	—	5 20 p.	10 10 p.	7 24 a.	—	3 20 a.
Chambéry —	3 — p.	—	8 38 p.	12 22 a.	9 35 a.	6 47 a.	5 57 a.
Aix-les-Bains —	3 44 p.	—	9 12 p.	12 04 a.	9 55 a.	7 22 a.	6 18 a.
Le Fayet-St-Gervais —	11 15 a.	—	4 15 p.	2 — p.	—	—	—
Evian —	12 38 p.	—	5 32 p.	—	—	4 40 a.	—
Genève —	1 52 p.	—	8 02 p.	9 10 p.	—	5 53 a.	3 38 a.
	1a cl.						
Dijon —	12 4 a.	—	1 59 a.	5 9 a.	2 19 p.	1 23 p.	11 33 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	6 9 a.	—	6 38 a.	9 23 a.	6 41 p.	6 31 p.	5 15 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 12 a.		—	10 8 a.	—	6 47 p.	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	8 03 a.		—	10 52 a.	—	7 42 p.	
	1a 2a cl.	(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl.	Déjeun. 1a 2a cl. W.R(A)		Pranzo 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	8 40 a.	9 35 a.	10 30 a.	11 20 a.	—	9 — p.	
Amiens (Buffet) Arr.	10 28 a.		12 mer.	12 52 p.	—	10 46 p.	
Amiens (Buffet) Par.	10 33 a.		12 20 p.	12 57 p.	—	10 51 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	12 18 p.		1 50 p.		—		
Boulogne (Buffet) Central Par.	12 23 p.		1 53 p.		—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.			1 58 p.		—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.			2 12 p.		—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora E. oc. Par.			2 08 p.		—		
Folkestone Par.			4 10 p.		—		
Boulogne-Tintelleries Arr.	12 07 p.				—	12 31 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.	12 09 p.				—	12 33 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.	12 45 p.			2 55 p.	—	1 12 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.	12 57 p.	1 15 p.		3 01 p.	—	1 21 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.	1 30 p.			3 19 p.	—	1 39 a.	
Calais Maritime ora Eur. occ. Par.	1 26 p.			3 15 p.	—	1 35 a.	
Douvres —	3 05 p.			5 15 p.	—	3 40 a.	
Londres Victoria Arr.	—			7 — p.	—	—	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 p.		5 50 p.	—	—	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant riservato ai viaggiatori di 1a classe. Non sono ammessi i viaggiatori di 2a classe se non pagano il supplemento dalla 2a alla 1a classe. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 10.30 ant. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Calais col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 11.20 ant. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.30 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu): 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino. — (X) Dal 20 novembre al 9 gennaio i treni di lusso Parigi-Roma avranno luogo tre volte per settimana, cioè: il lunedì, mercoledì e venerdì in partenza da Parigi; martedì, giovedì e sabato in partenza da Modane. Dal 10 gennaio fino al 15 maggio tutti i giorni. Questo treno è composto di *wagons-lits* e di *restaurant.*

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato Lire 2,500,000)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.
Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.
Tettoie.
Ferrovie a dentiera e Funicolari.
Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.
Trasporti di forza motrice a distanza.
Illuminazione elettrica.
Ferrovie e Tramvie elettriche.
Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.

Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi ai sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Andrea Doria, n. 8, p. 1°.

GENOVA - Palazzo Doria.

W. JESINGHAUS & C^{IA}

TRASPORTI INTERNAZIONALI MARITTIMI E TERRESTRI

AGENZIA MARITTIMA - NOLEGGIO DI VAPORI E BASTIMENTI A VELA

Sbarchi - Imbarchi - Operazioni doganali - Assicurazioni
Incassi - Magazzeni di deposito.

Corrispondenti ed Agenti nelle principali Città del Mondo.

Telegrammi: Jesinghaus. **A B C & A 1 Codes Used**
Telefono 606.

FRANCESCO CASANOVA
Libraio di S. M. il Re d'Italia
TORINO - *Piazza Carignano* - **TORINO**

LUIGI LENCHANTIN

VIE E MEZZI DI COMUNICAZIONE

Vol. I. — **Strade Ferrate**
con quattordici tavole in nero ed a colori.
Vol. II. — **Strade Ordinarie**
Vie acquee-Telegrafia-Aerostatica ed Areonautica
con undici tavole in nero ed a colori.
2 vol. in-16° di pag. 603, L. **6**.

Ditta MACCHI, IZAR e C. di F.lli MACCHI e PASSONI

Via Carlo Farini, 27 - **MILANO** - (fuori P.^{a} Garibaldi)

FABBRICAZIONE MECCANICA **Bolloni, ramponi e chiodi** per armamento di ferrovie e tramways e per costruzione di scambi e crociamenti, piattaforme, caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc., e specialità in bolloni tipo Ardennes. Impianto speciale per la fabbricazione di macchine utensili, come torni, trapani, limatrici, ecc.

J. B. GIRARD

TRAITÉ PRATIQUE
DES MACHINES MARINES
Motrices des machines
auxiliaires des machines à pétrole et à gaz
2 grandi vol. in-16°
con numerose tavole, legati in tela, L. **33**.

Ernesto Reinach - MILANO

Via Lario, N. 90

OLIO PER MACCHINE

QUALITÀ SPECIALE PER LOCOMOBILI, PER VAGONCINI

GRASSO PER ROTABILI

SI CERCANO

Binari di servizio, Vagonetti e Locomotive di servizio a scartamento ridotto.

Rivolgere le offerte alla Direzione del Giornale.

Torino, 1902 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXXV. Sabato, 25 Gennaio 1902 NUM. 4.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

LE FERROVIE DELLO STATO BELGA NEL 1900

Il Ministero delle Ferrovie, Poste e Telegrafi del Belgio ha pubblicato la statistica delle operazioni del Dipartimento durante l'anno 1900. Questo documento, interessante perchè riguarda una rete di Stato fra le più notevoli come intensità di traffico, suggerisce al signor Haguet, nel *Journal des Transports*, alcune considerazioni che meritano essere rilevate.

Il rapporto del deputato Renkin al Parlamento non dava notizie molto consolanti circa la rete belga, notando specialmente che in essa si fa un abuso incredibile di personale, per quanto il nuovo direttore generale, Ramaeckers, si sforzi coraggiosamente, ma infruttuosamente finora, a reprimere.

Una cifra della statistica basta per far emergere questo abuso: per una rete superiore soltanto di 250 chilometri, la rete belga di Stato contava, alcuni mesi or sono, 14,196 agenti *di più* della Compagnia francese del Nord.

Si sapeva ciò, ed ancora un'altra cosa, il peso di giorno in giorno più gravoso degli oneri finanziari, la minaccia della concorrenza rovinosa delle ferrovie elettriche, la cifra elevata delle spese, l'aumento del bilancio delle indennità, ecc. Ma per quanto interessante fosse il lavoro del deputato Renkin, esso poteva considerarsi come un'arma di partito, istituente in qualche modo una specie di processo contro il regime di Stato.

Si attendeva adunque, per giudicare imparzialmente con ogni conoscenza di causa, l'appuramento e la pubblicazione dei conti d'esercizio 1900, che il Ministero delle Ferrovie non poteva mancare di presentare alle Camere legislative.

Questa pubblicazione è stata fatta, e con cifre ufficiali, definitive, esatte.

Queste cifre, diciamolo subito, non sono brillanti.

La rete belga contava nel 1900 una lunghezza media esercitata di 4060 km., cioè un chilometro di più del 1899.

Il capitale d'impianto al 31 dicembre 1900 ammontava a 1,929,380,353 fr.

I prodotti furono di 209,194,311 franchi, e le spese 140,428,195 fr.

Durante l'esercizio precedente — nel 1899 — i prodotti furono di fr. 201,229,218, ma le spese non erano state superiori a fr. 118,661,088.

Dimodochè i prodotti netti del 1899 essendo di franchi 82,568,130, e quelli del 1900 di 68,766,116 fr., questi sono inferiori di 13,802,014 fr. di quelli, cioè del 17 0|0 circa.

Bisogna riconoscere, per essere giusti, che l'aumento delle materie prime, e principalmente del carbone, assorbe la maggior parte dell'aumento delle spese del 1900. Ma non resta meno vero che, deducendo dai 68,766,116 fr. di prodotti netti le parti di prodotti rimborsabili alle Società del capo delle linee concesse, di cui lo Stato ha affermato l'esercizio e la locazione per l'uso della linea da Spa alla Frontiera Granducale (4,945,448 fr.), le risorse disponibili per la rimunerazione del capitale utile si riducono a franchi 63,820,668. Ora, siccome questa rimunerazione esige una annualità di 65,480,815 fr., ne segue che l'esercizio della rete belga si è chiuso nel 1900 con un deficit di franchi 1,660,147.

Aggiungiamo che il confronto fra le statistiche per chilometro fanno risultare queste cifre:

Per chilometro esercitato:

		1900	1899
Prodotto lordo . .	fr.	51,524.64	49,814.22
Spese d'esercizio .	»	34,967.44	29,678.30
Prodotti netti	fr.	16,557.20	20,135.92

In quanto al confronto fra i coefficienti d'esercizio, esso è deplorevole. Dal documento ufficiale, infatti, le Ferrovie belghe esercitano al 58.97 0|0 nel 1899, ed al 67.13 0|0 nel 1900.

Ma la lettura del Rapporto del ministro Liebaert non ci ha portato soltanto alle tristi constatazioni che noi abbiamo fatto sull'esercizio delle Ferrovie dello Stato nel Belgio. Essa ci ha permesso pure di farne altre, che sono più consolanti e assai dimostrative.

Queste constatazioni riguardano l'esercizio privato.

Esiste ancora nel Belgio una rete di ferrovie indipendenti, la cui lunghezza era, nel 1900, di 531 chilometri, cioè sette volte e mezzo meno estesa che la rete di Stato. Eccone la scomposizione:

		Lunghezza
Chimay	km.	59 868
Fiandra Occidentale	»	163.970
Gand a Temeuzen	»	26.488
Hasselt a Maeseyck	»	40.567
Malines a Terneuzen	»	43.900
Nord Belga	»	165.622
Taviers a Embresin	»	9.433
Termonde a Saint Nicolas	»	21.146
Totale	km.	530.994

Ora questi 530 chilometri — in cifra rotonda — di linee private, hanno dato i risultati comparativi seguenti:

		1900	1899
Prodotti	fr.	28,130,076	25,239,619
Spese	»	11,828,518	10,578,765
Prodotti netti	fr.	16,301,558	14,660,854

Così, nel 1900, la cifra delle spese della rete privata è stata un po' superiore a quella del 1899, ma la cifra dei prodotti netti risulta con un maggior valore di franchi 1,640,704 in luogo del minor valore di 13 milioni della rete di Stato Pertanto lo rialzo delle materie prime, e specialmente del carbone, gravò nella stessa misura ovunque. Soltanto le Compagnie private avranno senza dubbio cercato di parare il colpo del supplemento di spese inevitabili con la realizzazione di economie sopra altri capitoli, ed è questo che spiega la loro migliore situazione. E' permesso rimpiangere che, dal punto di vista dei contribuenti belga, la rete dello Stato non abbia fatto altrettanto.

L'esempio della rete privata è ancora buono a seguire per il miglioramento del coefficiente di esercizio. Nel 1900 questo coefficiente era, noi l'abbiamo detto, del 67.13 0[0 sulla rete dello Stato; lo stesso anno, lo stesso coefficiente era, in media, del 42 05 0[0 sulla rete privata, cioè del 15 0[0 più ridotto. Il Nord Belga è giunto ad esercitare — è il documento del Ministero che lo nota — al 35.42 0[0, ciò che veramente deve essere un *record*.

Noi non cercheremo di commentare il confronto di questi risultati. Esso conserva in Belgio, come altrove, la superiorità dell'esercizio privato su quello governativo.

E' il solo punto che ci interessa e che noi rileveremo.

Dal punto di vista dei Belga stessi può essere che il loro rammarico sarà ancora aumentato se penseranno a fare il seguente ragionamento, che è assai semplice e chiaro:

Se la rete di Stato fosse stata esercitata colla stessa abilità della rete privata — che è sette volte e mezzo più piccola — avrebbe procurato verosimilmente sette volte e mezzo i suoi prodotti netti, cioè 122.261,685 fr.

In luogo di ciò, la rete di Stato non ha prodotto che un po' meno della metà, cioè 68,766,166 fr. E finalmente vi è un deficit di 1,600,000 fr. per rimunerare il capitale al 3.35 0[0, ciò che non è punto straordinario.

Conclusione: Meglio vale essere azionista del Nord Belga che contribuente della rete di Stato.

E' una verità per tutti i paesi del mondo.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Esercizio 1900-1901

Relazione del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale degli Azionisti, 27 novembre 1901

Come abbiamo preannunciato, pubblichiamo il testo integrale della relazione del Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie della Sicilia, letta ed approvata all'assemblea generale ordinaria degli azionisti che si tenne in Roma il 27 novembre scorso:

Signori!

Il nostro pensiero nel presentarci innanzi a voi per l'annuale rendiconto, si rivolge con profonda mestizia a ricordare il comm. Gaspare Mazza, che, spento da fiero morbo, è stato immaturamente tolto il 14 maggio scorso all'ufficio di Direttore generale da lui degnamente sostenuto.

Egli aveva dedicato con assoluta devozione, per oltre sei anni, tutte le energie dell'ingegno e del carattere, tutta la sua competenza tecnica al servizio della Società, i cui interessi stavano al sommo dei suoi pensieri. Noi rivolgiamo pertanto alla sua memoria il tributo del nostro sincero cordoglio.

L'esercizio 1900-901 si è chiuso con risultati veramente soddisfacenti dal lato finanziario, a causa di un sensibile aumento che per varie ragioni risentirono i prodotti della Rete.

Siccome riteniamo nostro compito speciale di incoraggiare e facilitare l'esportazione dei prodotti della regione servita dalla nostra Rete e di sviluppare tutte le attività sopite che hanno relazione con la grande industria dei trasporti, anche quest'anno abbiamo cercato di introdurre nelle tariffe tutte le facilitazioni tendenti a questo scopo. E così nello studio degli orari abbiamo curato e cureremo sempre di soddisfare, nei limiti del possibile, le legittime aspirazioni delle popolazioni, agevolando con opportuni provvedimenti il movimento dei viaggiatori.

Il rincaro assai rilevante nei prezzi del combustibile non ci ha consentito nè ci consente di essere molto larghi nell'aumentare al di là della misura stabilita, per contratto, le comunicazioni tra le varie città dell'Isola, ma noi ci occupiamo con costante pensiero di questo argomento e speriamo che in alcune provincie, con l'adozione del servizio economico e con l'uso di apposito materiale, si possa riuscire ad accrescere il numero e la comodità dei treni destinati al servizio locale.

Anche nei rapporti con le ferrovie continentali italiane ed estere abbiamo fatto e faremo ogni sforzo per soddisfare le esigenze del pubblico; abbiamo perciò rivolto ogni cura, senza badare a sacrificio di spese, al miglioramento dell'attuale servizio attraverso lo Stretto, senza tralasciare di insistere presso il Governo per la creazione di un nuovo approdo a Villa San Giovanni, allo scopo di abbreviare sempre più il percorso tra la Sicilia e le regioni continentali.

Essendo nostro desiderio di accrescere le nostre relazioni con le ferrovie di tutta Europa, con piacere accogliemmo la proposta fatta a Parigi nella Conferenza degli orari per tenere a Palermo la Conferenza dell'inverno 1900. La riunione ebbe infatti luogo a Palermo il 5-6 dicembre 1900, e noi in quella occasione facemmo quello che era possibile per ospitare convenientemente i rappresentanti dolle Società consorelle.

Intorno alle controversie sòrte col Governo, e di cui vi abbiamo fatto cenno nella passata relazione, nulla abbiamo da aggiungere, giacchè lo stadio in cui esse si trovano non ha arrecato alcuna influenza sulle scritturazioni contabili dell'antecedente esercizio. In attesa quindi che il Collegio arbitrale si pronunzi intorno alla mancata esecuzione per

parte del Governo del contratto di transazione del 26 giugno 1897, non abbiamo introdotto alcuna modificazione nelle scritture di quest'anno. Abbiamo del pari lasciata inalterata la cifra di L. 957,000 iscritta nel bilancio per il deprezzamento del materiale rotabile e di esercizio; e procedendo con lo stesso criterio non abbiamo annullato altre obbligazioni. Ci riserviamo infatti, appena sarà risoluta la controversia relativa alla convenzione del giugno 1897, di riprendere in esame le diverse operazioni e scritture che hanno dato luogo a discussioni col Governo, col fermo proposito di togliere di mezzo anche per l'avvenire ogni motivo di dissenso nei nostri rapporti con lo Stato.

Riguardo al trattamento del personale noi abbiamo ottenuto una sentenza favorevole per parte del Collegio arbitrale, il quale ad unanimità ha riconosciuto che la Società ha adempiuto gli obblighi che le sono imposti dall'art. 98 del Capitolato. Pur nondimeno noi nulla trascureremo per migliorare ed assicurare sempre più le sorti del personale, per garantirne la carriera nei limiti consentiti dall'industria privata e coi criteri della più scrupolosa giustizia verso tutte le gradazioni di merito e di anzianità.

Noi sappiamo per prova quanto il nostro personale, nella sua grande maggioranza, sia labororioso e disciplinato e confidiamo che ci sarà sempre consentito di assicurarne il benessere e di addimostrargli il nostro vivo interessamento.

I. — Ordinamento dei servizi.

Nello scorso esercizio l'ordinamento dei servizi ha subìto una notevole modificazione in seguito alla abolizione delle Direzioni locali fra le quali era stata divisa la Rete negli anni 1888 e 1889. La organizzazione data in quegli anni alla nostra Società se ha giovato in principio per facilitare l'applicazione di economie, aveva infatti col tempo resi manifesti alcuni non lievi inconvenienti insiti al sistema.

La nostra Rete non essendo tanto estesa da non poter essere diretta e sorvegliata da un centro solo, abbiamo ritenuto non esservi ragione per rinunziare ai vantaggi che presenta un bene inteso accentramento, principalissimo fra tutti, quello della maggiore unità di azione, ed abbiamo perciò restituito ai servizi che funzionano presso la Direzione generale le attribuzioni delle quali erano stati spogliati per conferirle alle Direzioni locali.

Il personale stabile e provvisorio, facente servizio al 30 giugno 1901, era ripartito fra i vari servizi ed uffici.

Il personale stabile e provvisorio in servizio nella intera Rete raggiungeva il numero di 4468 al 30 giugno 1901, con un aumento di 168 agenti in confronto al personale che si trovava in servizio alla stessa data dell'anno antecedente. Questo aumento è in gran parte dovuto al regio decreto del 10 giugno 1900 con cui il Governo fissò le ore di lavoro del personale, ciò che in alcuni tronchi ci obbligò ad aumentare il personale delle stazioni, delle linee e dei treni. Ha influito pure all'aumento il maggiore sviluppo del traffico, per cui siamo costretti ad accrescere gli agenti di alcune stazioni, nonchè il personale viaggiante per il maggior numero dei treni merci e facoltativi.

Oltre al personale stabile e provvisorio, di cui sopra abbiamo parlato, l'esercizio della Rete ha richiesto n. 109,153 giornate di lavoro di agenti avventizi destinati a sostituire gli assenti ed ammalati, nonchè num. 53,500 giornate di agenti destinati ad eseguire alcuni lavori straordinari di manutenzione.

Convertendo siffatte giornate in unità di lavoro per tutto l'anno veniamo a trovare che gli agenti avventizi che lavorarono l'intero anno furono num. 446. La forza totale quindi al 30 giugno 1901 si può ritenere sia la seguente:

N. 4468 + 446 = 4914

mentre il numero totale degli agenti in servizio alla stessa data dell'anno antecedente ascendeva a n. 4792.

Il numero delle scrivane, ripartitrici, guarda-barriere e guarda-cessi in servizio al 30 giugno 1901 ascendeva a num. 753.

Riguardo alla spesa che costò il personale tutto (escluso quello straordinario addetto al servizio marittimo dello Stretto) vi presentiamo il seguente prospetto, nel quale la spesa suddetta è ripartita secondo i titoli della contabilità sociale, con le differenze cui diede luogo ciascun titolo rispetto all'anno antecedente.

Uffici e servizi		Spese di personale		Differenza	
		1900-901 Media km. esercit. 1100	1899-900 Media km. esercit. 1100	in più	in meno
Spese generali d'ammin. e d'esercizio (competenze al personale dell'ammin. centrale)		754,858.82	785,540.57	—	30,681.75
Manutenzione	Uffici	196,464.76	129,975.24	66,489.52	—
	Linea	1,576,527.01	1,603,015.10	—	26,488.09
Trazione . .	Uffici	67,433.84	66,396.61	1 037.23	—
	Personale depositi locom.	841,946.87	843,812.14	—	1,865.27
Movimento e Traffico	Uffici	133,155.57	129,844.90	3,310.67	—
	Stazioni . . .	1,474,466.29	1,392,728.15	81,738.14	—
	Convogli . . .	416,230.23	402,050.44	14,179.79	—
	Telegrafi . . .	32,685.94	33,750.22	—	1,064.28
		5,493,769.33	5,387,113.37	166,755.35	60,099.39
Aumento sull'esercizio precedente . . . L.				106,655.96	

La maggiore spesa di L. 106,655.96, quasi tutta è dovuta al servizio del movimento e traffico, in quanto che, sia per il decreto sulle ore di lavoro, sia per maggior traffico, le spese di personale si aggravarono più specialmente su detto servizio.

Contabilmente le spese di personale vengono ripartite nei vari titoli che, secondo i regolamenti in vigore, costituiscono ragiovi di compenso ordinario e straordinario.

Dalle risultanze delle spese del personale addetto all'esercizio si possono trarre le seguenti deduzioni:

a) la spesa media del personale per chilometro di linea fu nell'esercizio 1900-901 di L. 4994.03, senza tener conto del personale delle officine che, com'è noto, va a carico delle spese di riparazione del materiale;

b) il personale stabile, provvisorio ed avventizio risponde per chilometro di linea ferroviaria a:

Uomini . . . . . 4.38 circa
Donne. . . . . . 0.67.

II. — Esercizio della Rete.

1. — Traffico.

Lo sviluppo complessivo della Rete, durante l'anno finanziario in esame, come risulta dal prospetto num. 1, si mantenne nelle stesse condizioni dell'anno finanziario precedente, e cioè di km. 1100, escluse le linee marittime dello Stretto di Messina; di guisa che nessuna variazione avemmo nella lunghezza media di tutte le linee in esercizio al 30 giugno 1901.

Dal prospetto n. 3 si rileva che il prodotto lordo complessivo, escluso quello dello Stretto di Messina, depurato dalle tasse erariali e di bollo e dalle sovratasse a favore degli Istituti di previdenza, fu, durante l'anno finanziario di cui ci occupiamo, di lire 11,987,558.89, con una media cioè di lire 10,897.78 per ogni chilometro di linea esercitata.

Confrontando il prodotto complessivo anzidetto con quello dell'esercizio precedente, che fu in L. 11,404,385.76, rileviamo un aumento di lire 583,173.13, corrispondente a lire 530.15 per ogni chilometro di linea esercitata.

Ripartendo il prodotto complessivo di L. 11,987,558.89 di cui sopra, fra la Rete principale e quella complementare, abbiamo:

per la Rete principale lire 9,460,679.57 corrispondenti a L. 15,358 24 per chilometro di linea;

per la Rete complementare L. 2,526,879.32, corrispondenti a L. 5220 82 per chilometro.

(*Continua*).

RESOCONTO STATISTICO
DEL COMMERCIO E DELLA NAVIGAZIONE DI GENOVA

Anno 1900 e confronto col 1899

(Cont. e fine — Vedi n. 2).

XI. Merci sbarcate nel Porto di Genova *nell'anno 1900*.

Con navigazione di cabotaggio.

Bandiera		Con bastimenti a vela		Con bastimenti a vapore
Italiana	Tonn.	166,578	Tonn.	297,696
» Austriaca	»	—	»	15,287
» Belga	»	—	»	—
» Danese	»	—	»	—
» Ellenica	»	717	»	—
» Francese	»	—	»	—
» Germanica	»	—	»	—
» Inglese	»	—	»	150
» Neerlandese	»	—	»	—
» Norvegese	»	—	»	—
» Spagnuola	»	—	»	—
Totale	Tonn.	167,295	Tonn.	313,133

Con navigazione internazionale.

Bandiera		Con bastimenti a vela		Con bastimenti a vapore
Italiana	Tonn.	196,829	Tonn.	1,378,112
» Austriaca	»	1,213	»	84,791
» Ellenica	»	12,192	»	196,744
» Stati Uniti	»	763	»	—
» Francese	»	—	»	39,901
» Germanica	»	1,010	»	160,795
» Inglese	»	2,414	»	1,476,821
» Argentina	»	1,300	»	—
» Brasiliana	»	640	»	—
» Rumena	»	—	»	1,010
» Spagnuola	»	156	»	255,826
» Russa	»	1,806	»	20,168
» Norvegese	»	560	»	107,383
» Svedese	»	903	»	7,927
» Ottomana	»	4,897	»	2,211
» Danese	»	1,556	»	67,165
» Samiota	»	159	»	—
» Belga	»	—	»	13,773
» Montenegrina	»	720	»	—
» Neerlandese	»	—	»	59,052
» Bulgara	»	732	»	—
» Chilena	»	884	»	—
Totale	Tonn.	228,734	Tonn.	3,871,679

XII. Merci imbarcate nel Porto di Genova *nel 1900*.

Con navigazione di cabotaggio.

Bandiera		Con bastimenti a vela		Con bastimenti a vapore
Italiana	Tonn.	83,088	Tonn.	235,314
» Austriaca	»	—	»	23,487
» Belga	»	—	»	210
» Danese	»	5	»	—
» Germanica	»	—	»	455
» Inglese	»	—	»	8,101
» Neerlandese	»	—	»	14
» Norvegese	»	—	»	—
» Spagnuola	»	—	»	—
» Ellenica	»	1,734	»	—
» Francese	»	—	»	—
Totale	Tonn.	84,827	Tonn.	267,581

Con navigazione internazionale.

Bandiera		Con bastimenti a vela		Con bastimenti a vapore
Italiana	Tonn.	17,002	Tonn.	251,202
» Austriaca	»	50	»	11,071
» Ellenica	»	1,723	»	1,968
» Francese	»	—	»	29,965
» Germanica	»	—	»	101,408
» Inglese	»	536	»	42,483
» Danese	»	200	»	1,306
» Norvegese	»	—	»	750
» Neerlandese	»	—	»	6,461
» Svedese	»	—	»	—
» Rumena	»	—	»	25
» Belga	»	—	»	29
» Ottomana	»	—	»	—
» Spagnuola	»	—	»	26,311
» Russa	»	—	»	419
Totale	Tonn.	19,511	Tonn.	473,398

XIII. Riepilogo delle merci sbarcate. — Anno 1900.

		Da bastimenti a vela		Da bastimenti a vapore
Navigaz. di cabotaggio	Tonn.	167,295	Tonn.	313,133
» internazionale	»	228,734	»	3,871,679
Totale	Tonn.	396,029	Tonn.	4,184,812

Anno 1899.

		Da bastimenti a vela		Da bastimenti a vapore
Navigaz. di cabotaggio	Tonn.	172,264	Tonn.	239,565
» internazionale	»	210,031	»	3,586,567
Totale	Tonn.	382,295	Tonn.	3,826,132

XIV. Riepilogo delle merci imbarcate. — Anno 1900.

		Sopra bastimenti a vela		Sopra bastimenti a vapore
Navigaz. di cabotaggio	Tonn.	84,827	Tonn.	267,581
» internazionale	»	19,511	»	473,398
Totale	Tonn.	104,338	Tonn.	740,979

Anno 1899.

		Sopra bastimenti a vela		Sopra bastimenti a vapore
Navigaz. di cabotaggio	Tonn.	70,887	Tonn.	206,782
» internazionale	»	24,239	»	456,158
Totale	Tonn.	95,126	Tonn.	662,940

XV. Riepilogo generale. — Anno 1900.

Merci in *arrivo* a vela	Tonn.	396,029
» » a vapore	»	4,184,812
Totale	Tonn.	4,580,841
Merci in *partenza* a vela	Tonn.	104,338
» » a vapore	»	740,979
Totale	Tonn.	845,317

Anno 1899.

Merci in *arrivo* a vela	Tonn.	382,295
» » a vapore	»	3,826,132
Totale	Tonn.	4,208,427
Merci in *partenza* a vela	Tonn.	95,126
» » a vapore	»	662,940
Totale	Tonn.	758,066

COMPARTIMENTO MARITTIMO.

Movimento complessivo della navigazione nel Porto di Genova durante il 1900 e confronto col 1899.

Il risultato complessivo della navigazione internazionale e di cabotaggio dei bastimenti a vela ed a vapore, *entrati* ed *usciti* per operazioni di commercio, si riassume come segue:

I bastimenti entrati ed usciti furono nel 1900 in numero di 13,602, della portata di 9,727,545 tonnellate, con una differenza in confronto dell'anno 1899 di 632 bastimenti e 677,668 tonnellate in *più* nel 1900.

Totale dei bastimenti *entrati* ed *usciti* nel 1900 . . .	N. 13,602	Tonn.	9,727,545
Totale dei bastimenti *entrati* ed *usciti* nel 1899 . . .	» 12,970	»	9,049,877
Differenza in *più* nel 1900	N. 632	Tonn.	677,668
Bastimenti *entrati* nel 1900	N. 6,810	Tonn.	4,830,386
» » nel 1899	» 6,527	»	4,553,748
Differenza in *più* nel 1900	N. 283	Tonn.	276,638
Bastimenti *usciti* nel 1900	N. 6,792	Tonn.	4,897,159
» » nel 1899	» 6,443	»	4,496,129
Differenza in *più* nel 1899	N. 349	Tonn.	401,030

I bastimenti impiegati alla navigazione internazionale nell'anno 1900 salirono fra entrati ed usciti, a 5914, della portata complessiva di 7,926,990 tonnellate, con una differenza in confronto col 1899 di bastimenti 373 e di tonnellate 862,855 in *più* nel 1900.

Quelli addetti esclusivamente al cabotaggio, cioè alla navigazione tra i soli porti del Regno e di scalo ascesero a bastimenti 7688 ed a 1,800,555 tonnellate, con una differenza in confronto col 1899 di bastimenti 259 in *più* e di tonnellate 185,187 in *meno* nel 1900.

Bastimenti a vela ed a vapore.

Bastimenti carichi e vuoti.

Il naviglio a vela annoverò 6310 legni approdati e partiti di 658,272 tonnellate; ed i piroscafi furono 7292 di 9,069,273 tonnellate nel 1900, cioè:

A vela.

Bastimenti *entrati* nel 1900	N. 3,170	Tonn.	330,554
» » nel 1899	» 2,886	»	311,109
Differenza in *più* nel 1900	N. 284	Tonn.	19,445
Bastimenti *usciti* nel 1900	N. 3,140	Tonn.	327,718
» » nel 1899	» 2,860	»	303,408
Differenza in *più* nel 1900	N. 280	Tonn.	24,310

A vapore.

Bastimenti *entrati* nel 1900	N. 3,640	Tonn.	4,499,832
» » nel 1899	» 3,641	»	4,242 639
Differenza in *meno* nel 1900	N. 1	Tonn.	257,193
Bastimenti *usciti* nel 1900	N. 3,652	Tonn.	4,569,441
» » nel 1899	» 3,583	»	4,192,716
Differenza in *più* nel 1900	N. 69	Tonn.	366,725

Navigazione internazionale e di cabotaggio.

Arrivi.

Navigazione di cabotaggio.

A vela:	Nel 1900 . .	N. 2,704	Tonn.	162,137
	» 1899 . .	» 2,384	»	158,104
Differenza in *più* nel 1900		N. 320	Tonn.	4,033
A vapore:	Nel 1899 . .	N. 1,001	Tonn.	578,754
	» 1900 . .	» 920	»	551,177
Differenza in *meno* nel 1900		N. 81	Tonn.	27,577

Navigazione internazionale.

A vela:	Nel 1900 . .	N. 466	Tonn.	168,417
	» 1899 . .	» 502	»	153,005
Differenza in *meno* nel 1900		N. 36	Tonn.	15,412
A vapore:	Nel 1900 . .	N. 2,720	Tonn.	3,948,655
	» 1899 . .	» 2,640	»	3,663,885
Differenza in *più* nel 1900		N. 80	Tonn.	284,770

Partenze.

Navigazione di cabotaggio.

A vela:	Nel 1900 . .	N. 2,808	Tonn.	182,805
	» 1899 . .	» 2,558	»	180,165
Differenza in *più* nel 1900		N. 250	Tonn.	2,640
A vapore:	Nel 1899 . .	N. 1,486	Tonn.	1,068,719
	» 1900 . .	» 1,256	»	904,436
Differenza in *meno* nel 1900		N. 230	Tonn.	164,283

Navigazione internazionale.

A vela:	Nel 1900 . .	N. 332	Tonn.	144,913
	» 1899 . .	» 302	»	123,248
Differenza in *più* nel 1900		N. 30	Tonn.	21,665
A vapore:	Nel 1900 . .	N. 2,396	Tonn.	3,665,005
	» 1899 . .	» 2,097	»	3,123,997
Differenza in *più* nel 1900		N. 299	Tonn.	541,008

Bastimenti entrati durante l'anno 1900 distinti per bandiera.

Navigazione internazionale a vela ed a vapore.

Nazionalità	A vela Num.	A vela Tonn.	A vapore Num.	A vapore Tonn.
Italiani	383	144,199	993	1,379,916
Inglesi	8	2,522	632	940,804
Austriaci	4	1,780	191	183,355
Francesi	—	—	183	136,783
Argentini	1	709	—	—
Germanici	1	688	222	602,664
Ellenici	34	9,322	106	122,336
Norvegesi	3	374	54	54,218
Danesi	5	1,141	32	37,817
Spagnuoli	2	122	168	272,313
Russi	4	1,007	13	22,844
Ottomani	11	3,081	1	5,241
Olandesi	—	—	108	172,405
Nord-America	1	492	—	—
Belgi	—	—	12	15,987
Bulgari	2	575	—	—
Samiotti	2	522	—	—
Montenegrini	2	432	—	—
Svedesi	1	550	4	4,556
Chileni	1	580	—	—
Brasiliani	1	321	—	—
Rumeni	—	—	1	1,416
Totale	466	168,417	2,720	3,948,655

Navigazione di cabotaggio a vela ed a vapore.

Nazionalità	A vela Num.	A vela Tonn.	A vapore Num.	A vapore Tonn.
Italiani	2,697	159,248	836	458,453
Inglesi	3	1,263	49	65,894
Austriaci	—	—	1	1,186
Norvegesi	1	797	2	1,857
Germanici	—	—	1	2,183
Ellenici	2	508	—	—
Spagnuoli	—	—	1	690
Russi	—	—	1	2,396
Francesi	—	—	26	16,150
Danesi	—	—	3	2,368
Brasiliani	1	321	—	—
Totale	2,704	162,137	920	551,177

BASTIMENTI USCITI DURANTE L'ANNO 1900
DISTINTI PER BANDIERA.

Navigazione internazionale a vela ed a vapore.

Nazionalità	A vela Num.	A vela Tonn.	A vapore Num.	A vapore Tonn.
Italiani	261	123,723	889	1,269,737
Inglesi	7	969	553	850,330
Austriaci	3	902	157	161,336
Ellenici	22	6,158	94	109,014
Francesi	2	435	170	138,152
Germanici	2	2,521	190	590,162
Spagnuoli	2	378	160	262,523
Norvegesi	5	1,345	38	46,356
Olandesi	1	1,396	83	157,690
Ottomani	13	2,944	1	1,241
Belgi	—	—	10	14,624
Chileni	—	—	—	—
Svedesi	1	601	5	5,151
Russi	3	720	11	17,664
Danesi	2	350	34	39,577
Bulgari	2	586	—	—
Argentini	1	731	—	—
Rumeni	1	286	1	1,448
Samiotti	2	431	—	—
Montenegrini	2	437	—	—
Totale	332	144,913	2,396	3,665,005

Navigazione di cabotaggio a vela ed a vapore.

Nazionalità	A vela Num.	A vela Tonn.	A vapore Num.	A vapore Tonn.
Italiani	2,788	177,140	923	523,904
Inglesi	3	603	143	205,747
Germanici	—	—	37	44,097
Norvegesi	—	—	24	22,206
Olandesi	—	—	25	18,705
Russi	2	615	2	2,230
Danesi	3	589	2	1,241
Spagnuoli	1	51	9	12,189
Ellenici	5	889	11	11,708
Francesi	1	199	44	33,435
Austriaci	2	674	32	25,593
Svedesi	1	1,153	2	1,038
Belgi	—	—	2	2,343
Ottomani	—	—	—	—
Nord-Americani	1	571	—	—
Brasiliani	1	321	—	—
Totale	2,808	182,805	1,256	904,436

RIEPILOGO GENERALE.

	A vela N.	A vela Tonn.	A vapore N.	A vapore Tonn.
Totale arrivi	N. 3,170	330,554	N. 3,640	4,499,832
» partenze	» 3,140	327,718	» 3,652	4,569,441
Totale generale	N. 6,310	658,272	N. 7,292	9,069,273

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

I ferrovieri e le Società ferroviarie.

La grave questione provocata dalle domande dei ferrovieri, esposte in un Memoriale, disgraziatamente si trascina da varî giorni senza una qualsiasi definizione. L'on. Ministro dei LL. PP. ed i suoi alti funzionari, il Direttore generale, comm. Oliva, ed i principali Capi dell'Amministrazione Mediterranea, animati dal maggior spirito di conciliazione, studiano e discutono il ponderoso problema, che tocca vitali interessi delle Società.

Ci auguriamo di poter pubblicare nel prossimo numero una soddisfacente notizia in proposito.

><

Per le tariffe ferroviarie.

L'on. Saporito, presidente della Commissione Reale per l'ordinamento delle strade ferrate, ebbe una lunga conferenza col ministro Giusso, col quale prese i definitivi accordi circa i lavori da compiersi in via d'urgenza, perchè nell'importante materia delle tariffe la Commissione possa addivenire a quelle risoluzioni che ancora non potè prendere, per difetto dei necessari elementi. Il lavoro sarà compiuto entro il 30 giugno.

><

L'esercizio economico sulle ferrovie al 31 dicembre 1901.

L'esperimento dell'esercizio economico sulle ferrovie, attuato sulle quattro linee: Bologna-San Felice (chilometri 43), Foggia Lucera (chilometri 20), Foggia-Manfredonia (chilometri 36) e Brescia-Iseo (chilometri 24), ha dato i seguenti risultati al 31 dicembre 1901:

SullaBologna San Felice, che fu la prima linea sulla quale si fece l'esperimento cominciato dal 1° maggio 1901, si ebbe per i viaggiatori e bagagli, negli otto mesi a tutto dicembre 1901, un introito netto di lire 96,800 contro lire 55,400 del corrispondente periodo dell'anno antecedente; per le merci lire 61,700 contro lire 56,420: totale lire 158,500 contro lire 111,810;

Sulla Foggia-Lucca, dal 15 luglio a tutto dicembre, viaggiatori, lire 28,100 contro lire 23,210; merci, lire 19,100 contro lire 11,720: totale lire 37,200 contro lire 34,930;

Sulla Foggia-Manfredonia, dal 15 luglio al 31 dicembre, viaggiatori, lire 40,300 contro lire 20.610; merci, 16,400 contro lire 16,620: totale lire 56,700 contro lire 37,230;

Sulla Brescia Iseo, dove l'esercizio economico fu attuato dal 1° settembre, si ebbe negli ultimi quattro mesi del 1901, per viaggiatori, l'introito di lire 38,000 contro lire 23,600 del corrispondente periodo dell'anno scorso; merci, lire 20,500 contro lire 11,200: totale lire 58,500 contro lire 34,800.

Queste cifre dimostrano chiaramente la buona riuscita dell'esperimento; ond'è che l'onorevole Giusso intende di estendere l'esercizio economico anche a linee di maggiore traffico.

><

Ferrovia Castelvetrano-Porto Empedocle.

L'onorevole Saporito ha conferito col Ministro dei Lavori Pubblici, onorevole Giusso, intorno al progetto della ferrovia Castelvetrano-Porto Empedocle, di cui furono stabilite le basi principali.

Si sostituirà alla linea primitiva, a scartamento nor-

male, una rete di oltre 250 chilometri a scartamento di un metro, che comprenderà le seguenti linee:

Una linea principale da Castelvetrano a Canicatti per Selinunte, Porto Palo, Menfi, Sciacca, Ribera, Cianciano, Cattolica, Siculiana, Realmonte, Porto Empedocle, Girgenti, Favara e Naro;

Una linea secondaria da Castelvetrano a Sciacca per Partanna, Gibellina, Salaparuta, Poggioreale, Santa Margherita, Sambuca, Giuliana, San Carlo, Burgio, Caltabellotta;

Una diramazione da Ribera a Bivona per Cianciano;

Un'altra diramazione da Naro a Palma di Montechiaro per Camastra.

Le Provincie sarebbero esonerate da concorso nella spesa, cui, nella misura del decimo, sarebbero obbligate in forza delle leggi anteriori, e si farebbero facilitazioni di tariffe.

La velocità commerciale dei treni-viaggiatori sulla linea principale, fra Castelvetrano e Girgenti e sul tratto Castelvetrano-Partanna, non sarà inferiore a quella in uso sulla rete Sicula.

Il materiale rotabile presenterà tutti i perfezionamenti e le comodità offerte dalla tecnica moderna.

><

I prodotti delle Ferrovie italiane dal 1° luglio al 30 Novembre 1901.

Dal prospetto dei prodotti lordi approssimativi delle Strade Ferrate costituenti le Reti principali Mediterranea, Adriatica e Sicula e delle altre Ferrovie del Regno, compilato dal R. Ispettorato Generale dal 1° luglio al 30 novembre 1901, in confronto con quelli del corrispondente periodo dell'esercizio finanziario 1900-901, togliamo le cifre seguenti:

Rete Adriatica. — Per la *Rete principale* i prodotti ammontarono nel periodo suddetto a L. 56,574,093 contro L. 53,803,706 nel periodo corrispondente dell'esercizio 1900-901, con un aumento quindi di L. 2,770,387.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 15,557.876.

Per la *Rete secondaria* L. 4,919,541 contro L. 4,438,133 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente, con un aumento quindi di L. 481,408.

Rete Mediterranea. — Per la *Rete principale* complessivamente, per il periodo suindicato, i prodotti ascesero a L. 62,534,130 contro L. 62,102,325 nel corrispondente periodo dell'esercizio 1900-901. Vi ha quindi un aumento di prodotto di L. 431,805.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 17,196,886.

Per la *Rete secondaria* L. 2,705,510 contro L. 2,585,311 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente e con un aumento di L. 120,199.

Rete Sicula. — Per la *Rete principale* i prodotti ammontarono nel periodo suindicato a L. 4,056,338 contro L. 4,086,853 nel periodo corrispondente dell' esercizio 1900-901, con una diminuzione quindi di L. 30,515.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 121,690.

Per la *Rete secondaria* L. 1,065,568 contro L. 1,057,819 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente, con un aumento di L. 7749.

Lo Stato complessivamente partecipa ai prodotti delle tre Reti secondarie nella somma di L. 7,768,279.

Da queste cifre risulta un maggior prodotto di lire 1,427,722 per le tre grandi Reti, principali e secondarie.

><

Lavori Pubblici a Roma.

Siamo informati che S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici, onde provvedere lavoro ai disoccupati della Capitale, ha rimesso al Consiglio di Stato, per la debita approvazione, i progetti per la costruzione di quattro tratti del collettore sinistro suburbano, importanti una spesa di circa L. 400,000. Appena approvati, i lavori saranno affidati a Società cooperative.

><

Servizio cumulativo ferroviario, marittimo Roma-Palermo via Napoli-mare.

Il giorno 18 del corrente mese ebbe luogo la riunione presso il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, cui accennammo nell'ultimo numero del *Monitore*, relativa al ripristinamento del servizio cumulativo diretto Roma-Palermo via Napoli-mare.

Intervennero alla riunione i signori: comm. Sanguini e cav. Barili per l'Ispettorato governativo delle Strade Ferrate; comm. Lonardi pel Ministero delle Poste e dei Telegrafi; cav. Donadon e Melisurgo per la Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo e cav. D'Amico per la Società di Navigazione generale italiana.

A proposito di questa conferenza ci viene assicurato che mercè il buon volere dei singoli rappresentanti e segnatamente di quelli della Mediterranea e della Navigazione, si sono potuti concretare accordi preliminari pei quali non sarà difficile addivenire ad una intesa definitiva pel ripristinamento del servizio del quale trattasi sulla base della convenzione scaduta, debitamente modificata nella parte che riguarda i viaggiatori. Molto probabilmente la riattivazione del servizio diretto in parola potrà aver luogo nel marzo p. v.

><

Le obbligazioni della Mantova-Cremona.

Come i lettori ricorderanno, l'Assemblea degli azionisti della Società anonima per la ferrovia Mantova-Cremona, aveva, nell'aprile dello scorso anno, deliberata la conversione delle obbligazioni serie *A*, 6 0[0, e serie *B*, 5 0[0, in una corrispondente serie unica di obbligazioni fruttanti l'interesse del 4 1[2 0[0.

Senonchè tale deliberazione, lesiva dei diritti dei portatori d'obbligazioni, veniva annullata dal Tribunale per essere stata presa senza le maggioranze volute dalla legge, e la Corte d'Appello di Milano confermava il giudicato del Tribunale.

La Società Mantova-Cremona inoltrava allora ricorso contro la sentenza della Corte d'Appello presso la Cassazione di Torino.

Ma quest'ultima, con sentenza pubblicata il 20 corr. mese, rigettava il ricorso, confermando pienamente i precedenti giudicati. E così resta definitivamente annullata la deliberazione dell'aprile 1901 della Mantova-Cremona.

><

Treno speciale espresso fra Palermo e Cefalù.

Durante la stagione invernale in corso e fino a tutto aprile p. v., sarà attivato fra Palermo e Cefalù un treno speciale espresso di andata e ritorno, allo scopo di rendere agevole e comodo ai viaggiatori la visita dei monumenti e delle antichità di Solunto e di Cefalù. Il detto treno si effettuerà nei giorni di martedì, giovedì e sabato.

><

Consiglio Superiore delle Tariffe.

Con decreti in data 21 gennaio corrente di S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici sono stati confermati a con-

siglieri delle tariffe delle Strade Ferrate: *a*) pel triennio 1° febbraio 1902-1° febbraio 1905 il sig. dottor Paolo Fabrizi; *b*) pel triennio 1° gennaio 1902-31 dicembre 1904 il comm. dott. Luigi Bodio, consigliere di Stato quale membro straordinario.

><

I capi-stazione e le divergenze col pubblico nel servizio viaggiatori e bagagli.

Il Ministero dei Lavori Pubblici ha approvato il testo definitivo delle norme relative alle facoltà ai capi-stazione per la risoluzione delle divergenze che più comunemente insorgono col pubblico nel servizio viaggiatori e bagagli, proposte dalla Mediterranea d'accordo coll'Adriatica e colla Sicula. Le norme stesse saranno attuate in via di esperimento con riserva di modificarle o revocarle qualora dessero luogo ad inconvenienti.

><

Per l'ammessione dei portatori di biglietti d'abbonamento nei treni di lusso.

Sappiamo che le Amministrazioni ferroviarie, officiate dalla Camera di Commercio di Milano, ad ammettere nei treni espressi e di lusso i portatori di biglietti di abbonamento, comuni e speciali (a zone) come lo sono i viaggiatori muniti di biglietti ordinari, dietro, ben inteso, il dovuto pagamento della sopratassa, si sono mostrate spiacenti di non potere consentire alla domanda. Trattasi di treni che hanno un numero di posti non aumentabile come gli altri, epperó ammettendovi gli abbonati, potrebbe verificarsi il caso di dover escludere altri viaggiatori che fanno lunghi percorsi a tariffa più elevata e pei quali detti treni furono appunto istituiti.

><

Istanza della Camera di Commercio di Bari per il servizio ferroviario nella regione.

La Presidenza della Camera di Commercio ed Arti di Bari ha trasmessa all'Ispettorato governativo delle Strade Ferrate una relazione presentata alla Camera stessa dal consigliere cav. De Bellis, colla quale vengono espressi dei voti intorno ai bisogni del commercio e dell'industria inerenti al traffico di quella regione, affinchè l'Ispettorato medesimo voglia prenderli in considerazione.

Le proposte concretate nella relazione e che la predetta Camera di Commercio ha fatto sue sono le seguenti:

1) Che la questione della caparra o deposito per l'impegno dei vagoni, venga convenientemente risolta nel senso, che pur rispettando le prerogative delle ferrovie derivanti dall'articolo 106 delle tariffe, queste non si rifiutino, sia nelle stazioni principali che nelle secondarie, al ricevimento delle merci rilasciando ricevute di deposito, ed assumendo impegno di stabilire i termini di resa nelle 24 ore dall'effettuata consegna;

2) Che vengano aboliti i bollettini di garanzia richiesti per il carico anormale dei fusti;

3) Che vengano ridotti i termini di resa massime per le merci di facile deperimento, cui non è consentibile il trasporto a grande velocità, uve pigiate, mosti, vini ed oli;

4) Che si provveda alle maggiori esigenze del commercio nelle sue richieste di sufficiente ed adatto materiale massime in epoca di vendemmia, istituendo tre parchi materiale con una scorta permanente di 300 vagoni a Foggia, Bari e Brindisi;

5) Che si provveda per Bari ad una stazione di smistamento con relativo allacciamento al porto;

6) Che quantunque la tariffa 1002, corrisponda alle esigenze volute per la nostra esportazione, tuttavia per tener fronte in qualche modo alla concorrenza spagnuola alla esportazione dei nostri vini, il Governo abbia ancora a concorrere con qualche sacrificio, o quanto meno estendere parte dei benefici della 1002 *B* alla serie *A* della stessa tariffa;

7) Che vi sia maggiore garanzia nella tutela delle merci e disciplina del servizio.

><

Biglietti di andata e ritorno fra Russi e Bagnacavallo.

In seguito ad analoga domanda presentata dal Comune interessato, l'Amministrazione esercente la Rete Adriatica ha disposto per la istituzione, in via di esperimento, dei normali biglietti di andata e ritorno delle tre classi dalla stazione di Russi per quella di Bagnacavallo.

><

Derivazioni di acque.

Il Municipio di Acqui ha presentato il progetto e la domanda per ottenere la concessione trentennaria di derivare 42 litri d'acqua al minuto secondo dal torrente Cerro, in territorio di Malvicino, onde condurla, mediante condotta forzata, ad Acqui per gli usi potabili di quella città. La spesa che si verrebbe ad incontrare per questa derivazione viene preventivata in L. 730,000, e cioè: L. 168,000 per le opere di presa; L. 520,000 per la condotta forzata e L. 42,000 per il serbatoio d'arrivo della condotta.

— I signori ing. Losio ed Oliva, di Pavia, hanno presentato il progetto e la domanda per ottenere la concessione di costrurre due chiuse stabili attraverso il letto del torrente Staffora, l'una nel territorio del Comune di Varzi e l'altra in quello di Godiasco, allo scopo di derivare in appositi canali una quantità d'acqua, valutata al massimo di litri 1000 al minuto secondo ed al minimo di litri 600. Tali derivazioni sarebbero destinate alla produzione di forza motrice idraulica, da trasformarsi e trasmettersi in energia elettrica alla città di Voghera e Comuni circonvicini, per illuminazione e forza motrice a scopo industriale. La spesa per l'esecuzione di siffatte derivazioni viene calcolata in L. 297,900.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Gara aperta).

La Società esercente la Rete Adriatica ha diramato gli inviti per la gara d'appalto per la provvista delle macchine utensili destinate al deposito locomotive di Barletta. L'apertura delle offerte che saranno presentate dalle Ditte ammesse alla gara stessa, avrà luogo presso quella Direzione Generale, alle ore 14.30 del 31 gennaio corr.

(Gare aggiudicate provvisoriamente).

Presso la Direzione Generale della Società Adriatica ha avuto luogo la gara per l'appalto delle opere di terra e murarie e per la fornitura di ghiaia per l'impianto di un binario tronco nella stazione di S. Giovanni in Persiceto. Delle 11 Ditte ammesse alla gara, 6 soltanto hanno presentato offerta, e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Ugo Cordara, di Bologna, col ribasso del 21.22 0[0.

— Presso la Direzione Generale medesima ha avuto luogo anche la gara per l'appalto dei lavori di copertura del fosso lungo il muro di cinta a valle della stazione di Foggia. L'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Rocco Tartaglia, di Candela, col ribasso del 5.10 0[0.

— Presso la Direzione Generale medesima ha pure avuto luogo la gara per l'appalto dei movimenti di terra e della provvista di ghiaia occorrenti per l'impianto del servizio merci a P. V. nella stazione di Pasian Schiavonesco. Delle 8 Ditte ammesse alla gara, hanno soltanto concorso le Ditte: Giuseppe Chiaradia, di Sacile, col 14.70 per cento di ribasso; Dionisio Francescutti, di Casarsa, col 14.15, e Paolo Petracco, di S. Vito al Tagliamento, coll'8.75 0[0. L'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Chiaradia.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Impianti necessari per compiere nella stazione di Milano Porta Romana la disinfezione dei carri-bestiame, per L. 6500.

Modificazioni ed aggiunte agli impianti per il servizio merci nella stazione di Borgo San Donnino, per lire 25,400.

Impegno suppletivo per l'impianto di una passerella pedonale nella stazione di Busto Arsizio, per L. 499.35.

Costruzione di un ponticello di metri 1.60 di luce, a fasci di rotaie, al chilometro 19.794.27, e di un cunettone murato a monte del passo a livello al chilometro stesso, per lo sfogo delle acque del torrente Gentilina, sulla linea Sibari-Cosenza, per L. 2800.

Ampliamento della cunetta di scolo addossata al piedritto destro della galleria Rabajà, fra le stazioni di Neive e di Alba, per L. 6900.

Impianto di sbarre manovrabili a distanza al passaggio a livello al chilometro 23.945 della linea Milano-Vigevano, per L. 670.

Rete Adriatica:

Impianto del terzo binario nella stazione di Cattolica S. Giovanni, sulla linea Bologna-Ancona, per L. 20,900.

Consolidamento della scarpa destra del rilevato fra i chilometri 102.500-102.659 e fra i chilometri 106.320 e 106.500 della linea Milano-Bologna, per L. 6900.

Modificazioni alle stadere a ponte, nell'intento di renderle atte alla pesatura dei carri a lungo passo, delle stazioni di Atri Mutignano, Montepagano Rosburgo, Fossacesia, Torino di Sangro, Vasto, S. Salvo, Montenero, Chieti, Torre dei Passeri e Teramo, per L. 8167.75.

Lavori per ricavare due alloggi per cantonieri dal fabbricato esistente di fronte al fabbricato viaggiatori della soppressa stazione di Tuoro, al chilometro 78.795 da Foligno della linea Foligno-Falconara, per L. 2800.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

La quarta Sezione del Consiglio di Stato ha emessa la seguente decisione in materia di Consorzi idraulici: « Non commette eccesso di potere la Giunta provinciale amministrativa che nell'esaminare lo statuto-regolamento di un Consorzio idraulico decide che lo statuto stesso sia nuovamente sottoposto all'Assemblea dei consortisti con quelle varianti che valgano a conciliare l'importanza numerica dei consortisti medesimi con l'entità del rispettivo interesse ».

— La quarta Sezione del Consiglio di Stato, in una vertenza della provincia di Cremona col Ministero dei Lavori Pubblici in materia di opere idrauliche di 2ª categoria, ha preso la seguente decisione: « Poichè la legge 3 luglio 1875 sui contributi per le opere di 2ª categoria ha avuto precisamente lo scopo di provvedere a che l'interesse dello Stato fosse tutelato anche nella mancanza di Consorzi, può lo Stato determinare, mediante Decreto Reale, il contributo dovutogli da Comuni e Provincie senza prima procedere di sua iniziativa alla costituzione del Consorzio.

« Non occorre che il contributo stabilito con Decreto Reale sia accettato dai Consigli provinciali interessati, bastando soltanto che esso sia determinato dopo sentiti i Consigli stessi.

« Non è illegittimo il Decreto Reale che non contenga un'espressa riserva del diritto eventuale di una provincia ad ottenere una diminuzione della quota assegnata, per effetto dell'applicazione della perequazione fondiaria, perchè se, verificandosi tale applicazione, derivassero alla provincia abbuoni d'imposte debitamente liquidati, di questi potrebbe sempre il Ministero del Tesoro tenere conto della determinazione dell'effettivo contributo da riscuotere ».

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Con decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e d'Agricoltura, Industria e Commercio, in data 19 gennaio corr., è stato approvato, con validità dal 1° gennaio 1902, l'11° supplemento alle tariffe pel trasporto delle merci in servizio diretto fra l'Italia e la Germania (via Gottardo, Brennero e Pontebba).

— Siamo informati che le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia, aderendo ad un desiderio loro espresso dall'Ispettorato governativo, hanno di comune accordo deciso di rendere senz'altro definitiva la disposizione attuata lo scorso anno, in via temporanea, per affidare alle parti le operazioni di carico e scarico dell'uva fresca spedita in ceste o casse sotto il regime della tariffa speciale n. 103, serie *B*, introducendo a tale scopo un'apposita aggiunta all'avvertenza della tariffa speciale medesima, e per la quale hanno presentato formale proposta, il cui decreto di approvazione trovasi in corso presso i Ministeri competenti.

— È in corso il decreto ministeriale col quale si approva una proposta della Società esercente della Rete Adriatica, presentata anche per conto della Mediterranea e della Sicula, avente lo scopo di tassare i tacchetti di pelle per telai da tessitori al pari delle pelli in lavori, come talloni e tacchi, suole e simili, modificando conseguentemente la nomenclatura delle tariffe interne italiane e di quelle internazionali.

— Il Ministro dei Lavori Pubblici ha approvata, d'accordo coi Ministri d'Agricoltura, Industria e Commercio e delle Finanze, la proposta della Mediterranea di prorogare per altri due anni, in via d'esperimento, la validità della tariffa locale n. 230, piccola velocità, per i trasporti di acido acetico greggio, pirolegnoso ed altri preparati consimili, che andrebbe a scadere col 31 marzo prossimo venturo.

— Il Ministro dei Lavori Pubblici, d'accordo cogli altri Ministri interessati, ha approvato le seguenti proposte delle Amministrazioni ferroviarie, relative a concessioni speciali di tariffa:

1) Proposta dell'Adriatica, per la quale il periodo in cui deve essere raggiunto il quantitativo minimo stabilito dalla concessione accordata alla Ditta Fratelli Marzollo, per trasporto di macchine da Venezia a Genova, è

portato da sei mesi a un anno, aumentando il quantitativo stesso da 375 a 525 tonnellate;

2) Proposta della Mediterranea di concedere alla Ditta Enrico Levi di trasportare in un anno 1500 tonn. di grano da Spezia e da Genova a Firenze Campo di Marte, coll'abbuono del 25 0[0 sui normali prezzi di tariffa, fermo l'integrale diritto fisso, ed alle condizioni che i trasporti abbiano luogo a carro completo, in partite di almeno 50 tonn. per volta, come è contemplato nella tariffa speciale n. 101, P. V., serie *B*:

3) Proposta dell'Adriatica di ammettere al beneficio della concessione accordata alla Ditta Magnetti, anche i trasporti di calce e di laterizi diretti alle stazioni di Musocco e di Milano Porta Romana;

4) Proposta della Mediterranea di concedere alla Ditta Secondo Angelino di eseguire i suoi trasporti di cereali in destinazione di Borgosesia e di Varallo Sesia, coi seguenti abbuoni: L. 1500, se verrà raggiunto o superato entro un anno il quantitativo minimo di 6000 tonnell.; L. 1000, se si raggiungeranno 5000 e più tonnellate; L. 500 per il quantitativo di 4000 e più tonnellate;

5) Proposta dell'Adriatica di prorogare puramente e semplicemente per un altro anno la concessione di cui fruiva la Ditta Alberto Vegezzi per trasporti di sale da Mantova a Cremona;

6) Proposta della Mediterranea per la rinnovazione, alle medesime condizioni e per un altr'anno, della concessione già accordata alla Ditta Enrico Lausel per i suoi trasporti di zucchero raffinato a carro completo da Sampierdarena a Pisa;

7) Proposta dell'Adriatica di estendere la concessione accordata alla Ditta Figli di Pietro Borsini, per trasporto di oleina, stearina e candele steariche da Prato a Napoli o stazioni limitrofe, anche ai trasporti destinati a stazioni oltre Nocera dei Pagani, fino a quella di Salerno:

8) Proposta della Mediterranea di rinnovare per un altr'anno, ed alle stesse condizioni, la concessione accordata alla Ditta Fratelli Pagni, per trasporto di mattoni a vagone completo da Cecina a varie località;

9) Proposta dell'Adriatica, per la quale la concessione accordata alla Ditta Giacomo Benini per trasporti di cereali, farine e crusche da e per Bergamo, è rinnovata per un altr'anno alle medesime condizioni;

10) Proposta della Mediterranea, per la quale la concessione accordata alla Ditta Francesco Tosi per trasporto di macchinario da Legnano a Napoli, è stata prorogata al 31 dicembre 1901;

11) Proposta dell'Adriatica per concessione alla Ditta Giovanni Mangiagalli di effettuare sul treno 304 i suoi trasporti a carro completo di carne equina da macello da Firenze, Rifredi, Prato e Pistoia a Milano, verso pagamento della sopratassa del 25 0[0 per il solo tratto da Bologna a Piacenza, dove il 304 diviene accelerato, e del 6 0[0 pei rimanenti percorsi, con l'obbligo di un quantitativo minimo annuo di 80 carri. La concessione è applicabile in via di rimborso ed a trasporti compiuti;

12) Proposta della Mediterranea di rinnovare, alle stesse condizioni, per un altr'anno, a decorrere dall'8 novembre 1901, la concessione accordata alla Ditta G. Pedranti e Comp. per trasporto a vagone completo di quarzo e di polvere di marmo da Sesto Calende a Milano Porta Garibaldi, Porta Ticinese e Porta Sempione.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Bari-Locorotondo. — La Società concessionaria di questa linea ha chiesto una proroga di due anni per la costruzione dell'ultimo tronco Putignano-Locorotondo.

Ferrovia Genova-Tortona-Novi. — Il Municipio di Genova ha deciso di riprendere gli studi per la ferrovia Genova-Rigoroso-Tortona, con allacciamento a Novi.

Per la stazione di Bergamo. — Il progetto di sistemazione ed ampliamento della stazione di Bergamo, già approvato dal Comitato Superiore delle Strade Ferrate, è ora all'esame del Consiglio. Intanto saranno eseguiti alcuni lavori urgenti.

Ferrovia Viareggio-Cecina-Livorno. — Il 27 corr. è convocato in adunanza straordinaria il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per esaminare il progetto di ferrovia Viareggio-Cecina-Livorno.

Questa linea è caldamente invocata dai livornesi, ma si dice vi siano molte difficoltà tecniche finanziarie per l'esecuzione dell'opera così come viene presentata.

Ferrovia Saline di Volterra - Colle Val d'Elsa. — L'on. principe Piero Ginori-Conti ha compiuto gli studi di massima per la linea ferroviaria che dovrà congiungere Colle Val d'Elsa con le Saline di Volterra.

La relazione che accompagna il progetto pone in rilievo l'utilità della linea, le sue qualità tecniche, l'andamento planimetrico ed altimetrico del tracciato, le opere d'arte principali, la spesa approssimativa di costruzione e d'esercizio, il rendimento ricavabile presumibilmente dal trasporto dei viaggiatori e prodotti dell'agricoltura, delle industrie e delle miniere, ecc.

Ferrovia Sabina. — L'Impresa Ugolini e C. ha fatto nuove proposte ai Comuni interessati alla costruzione di una ferrovia elettrica che attraversi la Sabina.

Alcuni Comuni hanno già deliberato favorevolmente, mentre altri non si sono ancora pronunziati e fra questi Rieti capoluogo del circondario.

Ferrovia Ormea-Porto Umberto I. — Si è recata a Roma la Commissione per la ferrovia che congiunge il Piemonte con la Liguria occidentale mediante il prolungamento della Ceva-Ormea al mare. La Commissione, composta del senatore Massabò e dei deputati Nuvoloni e Berio, fu ricevuta dal ministro Giusso, cui manifestò gli ultimi desiderati stabiliti nella recente riunione del Consorzio per la linea Ormea-Porto Umberto I.

Il Ministro si manifestò assai bene intenzionato in favore delle regioni dell'estrema Liguria e promise il suo appoggio.

Ferrovia da Genova al Santuario della Guardia. — Essendo a buon punto le trattative e il compromesso con una potente Banca e l'emissione di obbligazioni, per costruire la progettata ferrovia da Genova al Santuario della Guardia, si può ritenere come assicurata l'esecuzione di questo progetto da tanto tempo vagheggiato dalla cittadinanza genovese e, quel ch'è anche importante, si attuerà con capitali italiani.

Ferrovia Cuneo-Nizza. — Si assicura che il Ministro dei Lavori Pubblici francese, Baudin, in privati colloqui tenuti a Mentone, dichiarò di voler presentare senza indugio il progetto della ferrovia Nizza-Cuneo e chiederne la sollecita approvazione.

Ferrovia Ferrara-Copparo — L'ing. Montemurmici, direttore della Società Veneta, si è recato a Ferrara, allo scopo di studiare il modo per rendere più sollecita la costruzione della ferrovia Ferrara-Copparo, per cui da parte del Governo è imminente la concessione.

La nuova linea, che viene a soddisfare i desideri dei copparesi, verrà costruita appunto dalla Società Veneta.

I lavori incominceranno prestissimo.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° al 10 gennaio 1902.* — Nella decade dal 1° al 10 gennaio 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 2,732,220.69, con un aumento di lire 81,114.61 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1901 al 10 gennaio 1902.* — Nella decade dal 1° al 10 gennaio 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 281,444, e presentano un aumento di L. 2420 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1901 al 10 gennaio 1902 ammontano a L. 6,576,946, con un aumento di L. 2316 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovia Rezzato-Vobarno. — Nell'adunanza dei creditori tenuta il 21 corr. al Tribunale di Milano, il curatore provvisorio del fallimento, comm. Maglione, dette conto con una sua particolareggiata relazione della sistemazione della Società, la quale si riassume nel fatto che il bilancio ora compilato presenta un attivo di lire 2,020,248.87 contro un passivo di L. 3,376,493. La relazione chiude con l'accennare ai risultati conseguiti nel promuovere l'esercizio della ferrovia Rezzato-Vobarno, i quali dapprima apparvero sconfortanti. Il dissesto però dell'azienda sociale è avvenuto per ragioni che non escludono la possibilità di risollevarla, almeno in parte, dal suo stato. Sarà còmpito, pertanto, non estraneo alla liquidazione in corso quello di iniziare trattative per le quali, se è possibile, si giunge ad ottenere una maggiore produttività della linea, agevolando una continuazione che valga a diminuire una lieve perdita.

Procedutosi alla nomina della delegazione di sorveglianza, questa riuscì composta dei sigg. ing. Amabile Terruggia, Vittorio Verga e avv. Costantino Nigra: venne confermato curatore il rag. prof. comm. Giovanni Maglione.

Tramvia Terni-Cascia-Visso. — La tramvia elettrica testè inaugurata da Terni fino a Collestatte sarà proseguita per Ferentillo-Norcia-Cascia, facendo capo a Visso in Provincia di Macerata, ed aprendo così nuove vie al commercio coi numerosi paesi della montagna. Per la forza motrice continuerà ad essere utilizzata l'acqua abbondante della Nera.

Tramvia Campocolosico-Tirano. — È in esame al R. Ispettorato la domanda di autorizzazione per l'esercizio della tramvia Campocosolico-Tirano, che si congiungerebbe alle ferrovie svizzere, formando una sola linea da Sondrio all'Engadina.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti del mese di dicembre 1901.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (276 chilom.), nel mese di dicembre 1901, confrontato con quello dello stesso mese 1900, fu il seguente:

		1901 dicembre	1900
Passeggieri trasportati	Num.	158,000	181,721
» introito	L.	441,000	524,612.12
Bagagli e cadaveri	Tonn.	410	414
» introito	L.	31,500	33,229.51
Bestiame trasportato	Capi	12,510	9,228
» introito	L.	37,500	41,257.12
Merce trasportata	Tonn.	76,100	71,891
» introito	L.	805,000	817,711.39
Introito complessivo	»	1,315,000	1,416,810.14
» chilometrico	»	4,764.49	5,133.37
Proventi diversi	»	59,000	95,173.75
Introito generale	L.	1,410,000	1,511,983.89
Spesa complessiva	»	1,150,000	1,146,219.93
» chilometrica	»	4,166.67	4,152.97
Introito netto	»	260,000	365,763.96

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Ferrovie Svizzere. — Su proposta della Direzione delle Finanze del Cantone di Berna, il Consiglio di Stato ha deciso di denunziare per il riscatto, per il 1° gennaio 1905 la concessione delle ferrovie dell'Oberland bernese, del 20 aprile 1887, per la linea Interlaken-Lauterbrunnen, con diramazione a Zweilutschinen a Grindelwald.

Ferrovie Francesi. — *Progetto di funicolare sotterranea a Parigi.* — Il Consiglio municipale di Parigi ha preso in esame una proposta, tendente a creare una rete funicolare sotterranea, il cui centro sarebbe la « Place du Tertre ».

L'autore del progetto, Passedoit, domanda di eseguire quattro linee con stazione centrale nella Piazza du Tertre, senza sovvenzione nè garanzia d'interessi.

— *Il riscatto delle ferrovie.* — Alla Camera francese, nella seduta del 23 corrente, discutendosi il bilancio delle ferrovie dello Stato, il deputato radicale Bourrat presentò una mozione invitante il Governo a riscattare le reti esercitate dalle Compagnie dell'Ovest e la Paris-Lyon-Méditerranée.

Il ministro Baudin combattè tale proposta, dicendola affrettata, mal studiata e inopportuna. Dichiara che non si considererebbe come impegnato nemmeno se la Camera approvasse una mozione in favore del riscatto.

Tuttavia la mozione Bourrat fu approvata con voti 272 contro 260.

Ferrovie della Dalmazia. — Col 1° gennaio si è attivato in Dalmazia, a scopi soltanto commerciali e senza trasporto di passeggieri, la linea ferroviaria di 80 chilom., a scartamento ridotto, Petrovaz-Kuin, costruita a spese della Società concessionaria del taglio dei boschi bosniaci.

Tutto il legname di quella vasta regione boschiva, dopo essere lavorato a Petrovaz, verrà trasportato a Sebenico, il cui porto acquisterà un movimento considerevole, essendo già ora rilevante il commercio del carbon fossile proveniente dalle miniere del Promina, che fino all'anno scorso appartenevano ad una Società industriale italiana di Torino.

Il legname dei boschi di Petrovaz sarebbe migliore non solo di quello che oggi si trova sulle piazze di Trieste e di Fiume, ma offrirebbe più convenienti condizioni di prezzo.

Ferrovie Inglesi. — *I tram elettrici nel Lancashire.* — La costruzione delle 133 miglia di tram elettrici nel Sud del Lancashire, che devono congiungere Manchester, Liverpool, Wigan Warrington Leigh, St.-Helens, Bolton e i distretti circostanti, ha fatto rapidamente considerevoli progressi e sarà tra non molto terminata. I contratti per la costruzione e per la completa istallazione del servizio furono fatti per sterline 350,414.

Ferrovia del Congo. — È stata costituita la Società della ferrovia del Congo a Bruxelles. Il capitale è di 25,000,000 di franchi divisi in 100,000 azioni di 250 fr. Lo Stato indipendente riceve 100,000 azioni di dividendo, che hanno diritto alla metà degli utili dopo prelevamento dell'interesse del 4 0|0 al capitale.

I principali sottoscrittori sono la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi, la Banca Francese per il commercio e l'industria, la Società Parigina per l'industria ferroviaria e dei tramways elettrici, la Banca d'Outremer, la Compagnia del Congo per il commercio e l'industria, ecc.

Il Consiglio d'amministrazione è composto di dodici amministratori. I francesi sono rappresentati da due ispettori generali di ponti e strade e da un ingegnere-capo.

Notizie Diverse

Bacini di carenaggio in Napoli. — Il Ministro dei Lavori Pubblici ha trasmesso al Consiglio di Stato il progetto d'appalto del secondo bacino di carenaggio in Napoli.

Piano regolatore della Città di Torino. — L'on. Ministro dei Lavori Pubblici sottopose alla firma di S. M. il Re un decreto che accorda una proroga di cinque anni per l'attuazione del piano regolatore della città di Torino.

Telefoni interprovinciali. — Per i telefoni sono allo studio al Ministero delle Poste e Telegrafi due disegni di legge: uno per riformare la legge sui telefoni e un altro per la costruzione di alcune linee telefoniche,

Quanto al secondo progetto è nei propositi del Governo che lo Stato costruisca ed eserciti direttamente le linee interprovinciali.

Già si stanno costruendo con le 700,000 lire concesse dal Parlamento le linee che devono mettere in comunicazione Torino, Milano e Genova con Roma.

Man mano si chiederebbero i fondi per costruire le altre linee per mettere in comunicazione Roma con Napoli, Bologna con Ancona e Brindisi, Napoli con Palermo e via via.

Il progetto che sarà presentato alla ripresa dei lavori parlamentari domanderebbe alla Camera l'autorizzazione di spendere a questo fine tre milioni.

A quanto si assicura la somma non graverebbe sul bilancio, perchè vi si provvederebbe con una operazione di tesoro, servendosi di buoni del tesoro a lunga scadenza.

La stazione d'Oneglia incendiata. — La notte del 22 corr. un incendio manifestavasi alla stazione ferroviaria di Oneglia. In pochi minuti le fiamme invasero tutto. Gli sforzi del personale e dei soldati riuscirono inutili. Tutto fu bruciato e ridotto ad un mucchio di cenere. Nulla, salvo la cassa-forte, resistette. L'incendio pare dovuto ad una stufa.

Lavori pubblici in Egitto. — Telegrammi dal Cairo annunziano che il Kedivè ha approvato un aumento di cinque milioni alle spese per lavori pubblici.

L'energia del Rodano. — Al disopra di Evionnaz in Canton di Vaud, si sta costruendo uno sbarramento per ottenere una caduta d'acqua necessaria a dotare Losanna dell'energia elettrica per i servizi pubblici della città. I lavori di fondazione della diga di sbarramento, del canale di presa e della posa della linea di trasporto dell'energia durano da oltre due anni ed hanno potuto negli ultimi tempi essere condotti con grande alacrità.

Concessioni industriali in Serbia. — I signori Carlo Hartmann, ingegnere, da Hannover, e Milovan R. Marinkovitch, da Belgrado, hanno ottenuto dal Governo serbo la concessione di erigere una fabbrica per la lavorazione del legno da costruzione e per la produzione della cellulosa. La concessione avrà la durata di 20 anni.

I concessionari hanno l'obbligo di impiegare, nel primo anno, un capitale di dinara 1,200,000, che alla fine del quinto anno, deve raggiungere, secondo i bisogni, la somma di 5.000,000; di versare, a titolo di cauzione, la somma di 20,000 dinara; di cominciare il lavoro dopo un anno dalla data della sottoscrizione della concessione stessa; di impiegare le materie prime che si trovano in paese; di tagliare la legna occorrente all'industria nei boschi erariali, pagandola in base ai prezzi stabiliti da apposita tariffa, e di curare l'imboschimento delle località in cui venne effettuato il taglio dei boschi esistenti.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

R. Prefettura di Treviso (28 gennaio, ore 10). — Appalto dei lavori di sistemazione dell'argine sinistro del Livenza, dalla Gastalvia Crino al passo Franchetti, per la somma di L. 31,927. Dep. provv. L. 1600, per spese L. 1300. Termine lavori 130 giorni.

— (28 gennaio). — Appalto dei lavori di costruzione di banca all'argine destro di Piave, in località svolta Croce, per la somma di L. 20,020. Dep. provv. L. 1000 in Tesoreria. Cauz. def. L. 2000. Dep. per spese L. 1000.

Municipio di Vergiate (30 gennaio, ore 12, unico def.). — Appalto dei lavori di una condottura d'acqua potabile per Corgeno, frazione di quel Comune, conforme al progetto dell'ing. cav. Carlo Porro, per L. 8700. Dep. provv. L. 500, per spese L. 160. Termine lavori entro 6 mesi.

Municipio di Langhirana (Parma) (30 gennaio, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori per la costruzione di un ponticello in legno sopra il torrente Parma, contro la borgata di Langhirano, per lire 11,061.04. Dep. provv. L. 500. Ultimazione lavori 120 giorni.

Municipio di Lurago Marinone (Como) (30 gennaio, ore 9). — Appalto dei lavori per la costruzione d'un edificio scolastico per lire 32,935. Dep. provv. L. 2000. Cauz. L. 4000. Fatali 14 febbraio, ore 12. Docum. 25 gennaio.

Municipio di Borgofranco sul Po (Mantova) (31 gennaio, ore 9). — Appalto dei lavori per la costruzione di edifici scolastici in 2 lotti: 1° edificio pel capoluogo L. 10,321.44. Dep. L. 1000; 2° edificio per la frazione di Bonizzo, per L. 10,456.90. Dep. provv. L. 1000. Fatali 21 febbraio, ore 9.

Municipio di Omegna (Novara) (1° febbraio, ore 10). — Appalto dei lavori per la costruzione della strada carreggiabile di circonvallazione, di m. 343.50, col ponte sul canale Nigaglia, e casetta ad uso di peso pubblico per L. 32,315. Dep provv. L. 1500 e per spese L. 500. Cauz. L. 3000. Ultima. lavori 6 mesi. Fatali da destinarsi.

Municipio di Milano (4 febbraio, ore 14, unico def.). — Appalto della fornitura del materiale di ghisa e ferro occorrente alle opere di fognatura e sistemazione stradale della città, nel triennio 1902-1904, per annui quintali 1000 e per complessive L. 80,000 per il triennio, e cioè L. 30 il quintale. Dep. provv. L. 8000.

Amministrazione Opifizi Civili di Parma (4 febbraio, ore 13). — Appalto dei lavori per la costruzione di un fabbricato civile-colonico-rustico nell'appezzamento Tavernelle, per L 13,500 Dep. provv. L. 1000. Ultimaz. 120 giorni. Fatali 19 febbraio, ore 13.

R. Prefettura di Benevento (5 febbraio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori diversi di colmata e sistemazione delle opere della bonifica dell'Agro Telesino, per L. 67,766.04. Consegna lavori dodici mesi. Dep provv. L. 3000. Cauz. L. 8000.

Municipio di Bolsena (Roma) (6 febbraio, ore 10). — Appalto dei lavori della condottura dell'acqua potabile dalle sorgenti di Curona e Bagno, per complessive L. 60,748.80. Dep. provv. L. 3000. Cauz. L. 6000. Fatali da destinarsi.

Municipio di Buia (Udine) (6 febbraio, ore 10). — Appalto dei lavori per la costruzione di un ponte a travate metalliche sul fiumicello Rio Gelato, lungo la strada Tomba, per L. 7565.87. Depos. provv. L. 700. Ultimaz. lavori 100 giorni. Fatali 28 febbraio, ore 12.

Municipio di Viareggio (Lucca) 8 febbraio, ore 11, def.). — Appalto dei lavori di costruzione del Campo di Tiro, provvisoriamente aggiudicato col ribasso del 9.50 0[0 su L. 25,000. Dep. provvisorio L. 2500 e L. 1200 per spese. Ultimaz. lavori 4 mesi.

Municipio di Chieti (8 febbraio, ore 11). — Appalto dei lavori di costruzione del mattatoio pubblico, per L. 33,536.04. Dep. provv. L. 1500 e L. 700 per spese.

Ministero dei Lavori Pubblici e Direzione Generale di Ponti e Strade (8 febbraio, ore 10, unico). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti alla costruzione di un tronco del collettore delle fogne di Roma, a sinistra del Tevere, e relative opere accessorie, dal fosso delle Tre Fontane, alla progr. 11.283.90, sino alla progr. 12.713,90, per m. 1430, per complessive L. 895,615. Dep. provv. L. 60,000. Cauz. decimo.

Municipio di Porto Tolle (Rovigo) (11 febbraio, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori di ampliamento del cimitero consorziale di Donzella e costruzione ossario nel cimitero stesso, per L. 5574.96, di cui 360.95 non soggette a ribasso. Dep. provv. L. 300 e L. 300 per spese. Ultimaz. lavori 100 giorni.

R. Prefettura di Cosenza (15 febbraio, ore 10). — Appalto dei lavori di completamento e consolidamento lungo il quarto tronco della strada provinciale di prima serie n. 8, da S. Giovanni in Piore e Cariati, compreso fra la comunale obbligatoria Campana Bocchigliero, presso Campana, e la sella Aquaramata, per L. 41,721.25. Consegna lavori 12 mesi. Dep. provv. L. 2500. Fatali 25 febbraio, ore 12.

R. Prefettura di Lucca (15 febbraio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di consolidamento al braccio est del fabbricato della Casa di reclusione di S. Giorgio, deliberato al ventesimo, per L. 25,338.78. Dep. L. 1500. Ultimaz. 210 giorni.

R. Prefettura di Napoli (17 febbraio, ore 10, unico def.). — Appalto delle opere per la sistemazione della condotta d'acqua del Serino nel nuovo porto mercantile, esclusa la fornitura ed il collocamento in opera delle tubazioni ed apparecchi, per L. 21,700. Dep. provv. L. 2000 in Tesoreria e L. 700 per spese. Cauz. L. 400. Ultimaz. lavori 8 mesi.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Generale dell'Artiglieria di Venezia (28 gennaio, (ore 9.30, unico def.). — Appalto della fornitura di ferro in filo ed in verghe, zinco in lamiera, bollette, chiodi, dadi, punte, viti, ecc., per L. 1651.25. Dep. provv. L. 556. Consegna 30 giorni.

Direzione Generale RR. Arsenali di Spezia, Napoli e Venezia — (31 gennaio, ore 11). — Appalto della lavorazione di 60 tonn. in tubi di rame, riducendolo in lati trafilati, fogli, verghe, chiodi e chiodetti, provv. agg. per L. 39,164-40 col ribasso cioè dell'1.10 0[0. Dep. provv. L. 3960.

— (13 febbraio, ore 11). — Appalto della fornit. alla R. Marina di madreviti e maschi per L. 52,900, da consegnarsi nei RR. Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia e Taranto e nel R. Cantiere di Castelammare. Dep. L. 5290. Fatali 6 marzo, ore 12.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		Genn. 18	Genn. 25
Azioni Ferrovie Biella	. . . .	L. 528	528
» » Mediterranee	. . . .	» 469	460
» » Meridionali	. . . .	» 650	638
» » Pinerolo (1ª emiss.)	. . . . .	» 372	372
» » » (2ª »)	. . . . .	» 357	355
» » Secondarie Sarde	. . . . . .	» 215	215
» » Sicule.	. . . .	» 670 ex	670 ex
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e			
» » Sicule *A. B. C. D.*	. .	» 322.25	320.75
» » Cuneo 3 0[0	. . . .	» 347	347
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1[2 %	. .	» 99	100
» » Mediterranee 4 0[0	. .	» 497	498
» » Meridionali	. . . . .	» 330	331
» » Palermo-Marsala-Trapani		» 310	310.50
» » » 2ª emiss.	»	303	303
» » Sarde, serie *A*	. . . .	» 324.50	325
» » » serie *B*	. . . .	» 324.50	325
» » » 1879	. . . .	» 324.50	325
» » Savona	. . . .	» 347	347
» » Secondarie Sarde	. . .	» 489	489
» » Sicule 40[0 oro.	. . .	» 504.50	504.50
» » Tirreno	. . . . . .	» 498	498
» » Vittorio Emanuele	. .	» 355	356

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

19ª Decade — Dal 1° al 10 Gennaio 1902

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI FUORI TRAFFICO	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	PRODOTTI per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1902	76,589.00	2,036.00	21,791.00	107,627.00	2,145.00	210,188.00	616.00	341.00
1901	71,735.00	1,640.00	19,388.00	108,075.00	5,529.00	206,367.00	616.00	335.00
Differenze nel 1902	+ 4,854.00	+ 396.00	+ 2,403.00	— 448.00	— 3,384.00	+ 3,821.00	»	+ 6.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1901 AL 10 GENNAIO 1902.				
1901-902	1,848,794.00	41,491.00	357,649.00	2,767,973.00	26,698.00	5,042,605.00	616.00	8,186.00
1900-901	1,867,519.00	39,817.00	349,416.00	2,779,309.00	32,569.00	5,068,630.00	616.00	8,228.00
Differenze nel 1901-902	— 18,725.00	+ 1,674.00	+ 8,233.00	— 11,336.00	— 5,871.00	— 26,025.00	»	— 42.00
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1902	28,522.00	669.00	15,612.00	20,214.00	115.00	65,132.00	484.00	135.00
1901	27,245.00	442.00	14,977.00	23,204.00	290.00	66,158.00	484.00	137.00
Differenze nel 1902	+ 1,277.00	+ 227.00	+ 635.00	— 2,990.00	— 175.00	— 1,026.00	»	— 2.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1901 AL 10 GENNAIO 1902.				
1901-902	696,650.00	13,877.00	180,031.00	504,456.00	4,461.00	1,399,475 00	484.00	2,891.00
1900-901	665,827.00	11,656.00	169,498.00	532,245.00	6,556.00	1,385,782.00	484.00	2,863.00
Differenze nel 1901-902	+ 30,823.00	+ 2,221.00	+ 10,533.00	— 27,789.00	— 2,095.00	+ 13,693.00	»	+ 28.00
				STRETTO DI MESSINA				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1902	2,144.00	361.00	1,791.00	1,828.00	»	6,124.00	23.00	266.00
1901	2,789.00	139.00	1,453.00	2,118.00	»	6,449.00	23.00	283.00
Differenze nel 1902	— 645.00	+ 222.00	+ 338.00	— 290.00	»	— 375.00	»	— 17.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1901 AL 10 GENNAIO 1902.				
1901-902	75,843.00	3,115.00	21,139.00	34,738.00	31.00	134,866.00	23.00	5,863.00
1900-901	69,817.00	2,176.00	17,054.00	31,140.00	31.00	120,218.00	23.00	5,227.00
Differenze nel 1901-902	+ 6,026.00	+ 939.00	+ 4,085.00	+ 3,598.00	»	+ 14,648.00	»	+ 636.00

COMPAGNIA DEI FRENI WESTINGHOUSE

THE WESTINGHOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED

LONDRA — York Road, King's Cross, N. — **LONDRA**

Freno Westinghouse ad azione rapida

Apparecchi di Freno Westinghouse ordinati durante l'anno 1900.

Freni automatici	Al 31 dicembre 1899		Al 31 dicembre 1900		Aumento nell'anno	
	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli
Inghilterra	3964	35817	4094	36652	130	835
Francia	4047	33427	4455	34037	408	610
Germania	7258	42268	7798	45149	540	2881
Russia	2384	16796	5182	32633	2798	15837
Austria-Ungheria	723	6441	755	6990	32	549
Belgio	1065	6705	1230	7476	165	771
Olanda	658	3588	691	3791	33	203
Italia	688	5297	837	6488	149	1191
Svezia	61	536	61	646	—	110
Svizzera	816	6324	830	6462	14	138
Spagna	21	202	29	202	8	—
Rumania	185	698	209	698	24	—
Bulgaria, Serbia e Turchia	—	26	—	26	—	—
India	56	110	56	110	—	—
China	123	84	123	84	—	—
Persia	—	36	4	36	4	—
Africa	11	73	11	73	—	—
Australia	1591	21133	1804	26264	213	5131
Repubblica Argentina	173	711	183	841	10	130
America	36484	993293	38398	1125529	1914	131236
Totale	60308	1173565	66708	1334104	6400	160539

Aumento totale nel 1900, apparecchi N. **166939.**

AGENZIA PER L'ITALIA: Ing. GIUSEPPE GOGLIO - TORINO

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (2) 1a classe	2a classe	Parigi (3) 1a classe	2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	2a classe	validità	Parigi (5) 1a classe	2a classe	validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne)	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	188 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	-			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	--			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	-			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	-			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE							Treno lusso PENINSULAR-EXPRESS part. da Londra il venerdì
					(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	—	9 — a.	10 — a.	—	—	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria —	—	—		—	11 — a.	—		—
Douvres —	—	11 08 a.		—	1 — p.	11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	—	12 31 p.		—	2 20 p.	12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	(F)	12 35 p.		—	2 24 p.	12 24 a.		12 24 a.
	W. R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 20 p.		—	3 — p.	1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 26 p.		—	3 06 p.	1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.		1 58 p.		—		2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.		1 59 p.	↓	—		2 31 a.		
Folkestone Par.			11 50 a.	—				
Boulogne (Buffet) Maritime o. E. oc. Arr.			1 30 p.	—				
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.			1 34 p.	—				
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.			2 20 p.	—				
Boulogne (Buffet) Central Arr.		↓	2 25 p.	—	↓	↓		↓
Boulogne (Buffet) Central Par.			2 35 p.	—				
Amiens (Buffet) Arr.	↓	3 44 p.	4 10 p.	—	5 16 p.	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.		3 49 p.	4 15 p.	—	5 21 p.	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.	5 45 p.	5 50 p.	—	7 — p.	5 50 a.		
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	5 52 p.	—	7 42 p.	—	7 42 p.	7 03 a.		Per la grande cintura
Paris-PLM (Buff.) Arr.	6 32 p.	—	8 32 p.	—	8 32 p.	7 43 a.		
	1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)	1a 2a cl.	1a 2a cl.	Lusso (X)	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	10 20 p.	10 30 p.	1 35 p.	9 30 a.	2 — p.	↓
Dijon Arr.	12 20 p.	1 33 a.	2 40 a.	3 45 a.	5 38 p.	2 24 p.	7 15 p.	9 35 a.
Evian —	2 16 p.	10 45 a.	—	2 16 p.	—	—	—	—
Genève —	10 43 a.	6 57 a.	—	11 14 a.	—	10 45 p.	—	—
Le Fayet-St-Gervais (Chamonix) —	3 31 p.	12 20 p.	—	8 — p.	—	—	—	1 — p.
Aix-les-Bains —	8 58 a.	6 02 a.	6 46 a.	1 54 p.	9 39 p.	8 51 p.	12 21 a.	1 42 p.
Chambéry —	9 32 a.	6 37 a.	7 10 a.	2 31 p.	9 59 p.	9 26 p.	12 45 a.	2 03 p.
Modane —	1 46 p.	—	9 57 a.	7 42 p.	12 29 a.	—	3 34 a.	4 55 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). Arr.	18 55	—	14 22	4 55	—	—	8 20 a.	21 16
Torino Par.	20 —	—	14 50	6 45	—	—	8 45	Sleeping-cars con Dining-car
Novara Arr.	21 56	—	16 47	9 14	—	—	10 55	
Milano Arr.	23 05	—	17 45	10 15	—	—	12 6	
Venezia Arr.	—	—	23 30	—	—	—	18 45	
Torino Par.	20 05	—	15 —	5 25	—	—	8 40	
Genova Arr.	23 20	—	18 25	8 45	—	—	12 —	
San-Remo —	5 45	—	23 33	—	—	—	16 44	
Pisa —	3 20	—	23 25	12 35	—	—	17 —	
Firenze —	7 15	—	1 20	17 28	—	—	19 15	
Livorno —	5 36	—	0 7	15 5	—	—	18 —	
Roma —	10 10	—	7 —	19 15	—	—	23 43	
Napoli —	18 35	—	13 36	0 35	—	—	7 —	
Brindisi —	—	—	8 16	—	—	—	18 7	↓
Torino Par.	20 05	—	—	—	—	—	8 40	21 30
Alessandria Arr.	21 32	—	—	—	—	—	10 13	22 59
Bologna —	2 31	—	—	—	—	—	14 50	3 01
Ancona —	7 13	—	—	—	—	—	23 —	6 40
Brindisi —	21 48	—	—	—	—	—	10 59	17 20
Firenze —	6 34	—	—	—	—	—	18 3	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma —	13 10	—	—	—	—	—	23 25	
Napoli Arr.	18 35	—	—	—	—	—	7 —	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) Par.	8 50	—	—	15 5	Lusso (X)	—	—
Roma —	14 30	—	—	23 10		—	—
Firenze —	21 10	—	—	6 10	—	—	—
Brindisi —	7 —	—	—	17 33	—	—	—
Ancona —	20 25	—	—	5 35	—	—	—
Bologna —	1 35	—	—	10 30	—	10 30	—
Alessandria —	7 15	—	14 20	17 10	—	21 55	—
Torino Arr.	9 2	—	16 05	19 10	—	23 35	—
Brindisi Par.	—	—	18 35	—	—	9 42	—
Napoli —	8 50	—	15 50	—	—	23 15	—
Roma —	14 50	—	21 —	—	14 20	8 15	—
Livorno —	21 6	—	2 —	8 30	19 25	13 15	—
Firenze —	19 35	—	21 5	7 15	17 30	12 10	—
Pisa —	22 15	—	3 5	9 8	20 45	15 —	—
San Remo —	18 32	—	1 45	8 9	—	14 15	—
Genova —	3 5	—	7 5	14 55	0 35	20 —	—
Torino Arr.	7 —	—	10 25	19 10	4 50	23 35	—
Venezia Par.	—	—	—	8 45	—	14 —	—
Milano Par.	—	—	7 5	16 —	—	20 15	—
Novara —	—	—	8 7	17 1	—	21 15	—
Torino Arr.	—	—	10 20	19 5	—	23 10	—
	(D)						
Torino Par.	7 45	—	13 30	19 30	4 26	—	24 —
Modane (ora franc.) —	11 35 a.	—	5 20 p.	10 10 p.	7 24 a.	—	3 20 a.
Chambéry —	3 — p.	—	8 38 p.	12 22 a.	9 35 a.	6 47 a.	5 57 a.
Aix-les-Bains —	3 44 p.	—	9 12 p.	12 04 a.	9 55 a.	7 22 a.	6 18 a.
Le Fayet-St-Gervais —	11 15 a.	—	4 15 p.	2 — p.	—	—	—
Evian —	12 38 p.	—	5 32 p.	—	—	4 40 a.	—
Genève —	1 52 p.	—	8 02 p.	9 10 p.	—	5 52 a.	3 38 a.
	1a cl.						
Dijon —	12 4 a.	—	1 59 a.	5 9 a.	2 19 p.	1 23 p.	11 33 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	6 9 a.	—	6 38 a.	9 23 a.	6 41 p.	6 31 p.	5 15 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 12 a.		—	10 3 a.	—	6 47 p.	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	8 03 a.		—	10 52 a.	—	7 42 p.	
	1a 2a cl.	(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl.	Déjeun. 1a 2a cl. W.R(A)		Pranso 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	8 40 a.	9 35 a.	10 30 a.	11 20 a.	—	9 — p.	
Amiens (Buffet) Arr.	10 28 a.		12 mer.	12 52 p.	—	10 46 p.	
Amiens (Buffet) Par.	10 33 a.		12 20 p.	12 57 p.	—	10 51 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	12 18 p.		1 50 p.		—		
Boulogne (Buffet) Central Par.	12 23 p.		1 53 p.		—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.			1 58 p.		—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.			2 12 p.		—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora E. oc. Par.			2 08 p.		—	↓	
Folkestone Par.	↓		4 10 p.		—		
Boulogne-Tintelleries Arr.	12 07 p.			↓	—	12 31 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.	12 09 p.	↓			—	12 33 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.	12 45 p.			2 55 p.	—	1 12 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.	12 57 p.	1 15 p.		3 01 p.	—	1 21 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.	1 30 p.			3 19 p.	—	1 39 a.	
Calais Maritime ora Eur. occ. Par.	1 26 p.			3 15 p.	—	1 35 a.	
Douvres —	3 05 p.		↓	5 15 p.	—	3 40 a.	
Londres Victoria Arr.	—			7 — p.	—	—	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 p.		5 50 p.	—	—	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da l'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant riservato ai viaggiatori di 1a classe. Non sono ammessi i viaggiatori di 2a classe se non pagano il supplemento dalla 2a alla 1a classe. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 10 30 ant. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Calais col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 11.20 ant. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.30 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu): 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino. — (X) Dal 20 novembre al 9 gennaio i treni di lusso Parigi-Roma avranno luogo tre volte per settimana, cioè: il lunedì, mercoledì e venerdì in partenza da Parigi; martedì, giovedì e sabato in partenza da Modane. Dal 10 gennaio fino al 15 maggio tutti i giorni. Questo treno è composto di *wagons-lits* e di *restaurant*.

Torino, 1902 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXXV. Sabato, 1° Febbraio 1902 NUM. 5.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

L'ACQUA NEL TRAFORO DEL SEMPIONE

È questo l'argomento di una conferenza dell'egregio prof. Alessandro Malladra, insegnante scienze naturali al Collegio Rosmini di Domodossola, pubblicata dall'editore Cogliati. La competenza dell'autore in materia di geologia e l'interesse che desta il problema, fanno di questa chiara e dotta conferenza una preziosa pubblicazione.

Il traforo del Sempione, che il Malladra denominerebbe volontieri « Traforo del Monte Leone », essendo questo il massiccio montuoso più importante che viene attraversato dall'asse della galleria, al contrario degli altri trafori ad una galleria e due binari, è costituito da due gallerie a un binario solo, della lunghezza di m. 19,730. Lo scavo del traforo si eseguisce parte a mano e parte colle perforatrici Brandt, che il Malladra descrive meravigliosamente, sicchè pare di vederle agire nel loro movimento di rotazione, sotto la pressione dell'acqua compressa a cento atmosfere; e il valente geologo rende omaggio al benemerito inventore, che morì a Briga nel secondo anno di direzione dei lavori. L'ing. Brandt, però, fu più fortunato del nostro Piatti, il quale non potè nemmeno assistere al trionfo della sua invenzione, applicata al traforo del Cenisio!

Interessantissima la descrizione dell'immane movimento dei carri e delle locomotive, che escono sbuffando dalla galleria, trasportando all'aria pura uomini stanchi e trafelati, e alla grande *discarica* centinaia di metri cubi di roccia sbranata, e alle officine migliaia di ferri mozzi e spuntati. Le perforatrici smozzano infatti fino a 380 fioretti al giorno quando lavorano nel gneiss, mentre i minatori che lavorano a mano ne consumano giornalmente da otto a diecimila! Col consumo di questi ferri (non punte di diamante, come voleva far credere un bell'umore!) si ottiene alle *avanzate* l'esplosione di 60 grosse mine e di oltre 700 mine ordinarie, ove si lavora all'allargamento. Per le prime si consumano 350 chilogrammi di dinamite al giorno; per le seconde, circa 150; e la roccia sbranata da mezzo quintale di sì terribile esplosivo dà circa seimila metri cubi di macerie in 24 ore. Sono poi altre macchine ciclopiche mascelle, che masticano, stritolano i macigni esportati, sino a ridurli in eccellente sabbia da costruzione.

Il numero totale delle mine, nell'interno del *tunnel*, arriva a circa novecentomila. La quantità dell'acciaio che si sperde nello spuntamento dei fioretti si può ritenere di 90 chilogrammi al giorno, equivalenti a dieci tonnellate nel periodo di tre anni. Il consumo di dinamite, nello stesso periodo, giunge a 500 mila chilogrammi, cioè a tale quantità da poter ripetere quarantacinque volte la tremenda esplosione avvenuta, due anni or sono, al dinamitificio di Avigliana.

Esposti altri dati positivi interessanti, il Malladra descrive la sua emozionante visita al *tunnel* e il fenomeno dell'inondazione, spiegando come si produca in natura la infiltrazione delle acque che circolano nell'interno della terra come alla superficie.

Esaminando le ipotesi circa l'origine di questa infiltrazione, dice:

« Non credo in ogni caso che si abbia proprio da ritrovare, come certi suppongono, il punto matematico per cui s'infiltra l'acqua della galleria: alcuni hanno fatto di questa ricerca sull'origine dell'infiltrazione, una questione pregiudiziale, trasformando in problema finanziario, quello che è principalmente un problema scientifico, quasi che non sapendosi d'onde l'acqua si origina non si potesse proseguire la perforazione. Certo che sarebbe cosa più agevole per l'impresa, ma affatto difforme dall'ordinario modo di operare della natura, che ad ogni scaturire di una polla d'acqua in galleria, corrispondesse un buco al disopra della montagna, da potersi chiudere con quattro sassi ed una manata di cemento! D'altronde l'impresa Brandau, dopo aver fatto quel che si poteva fare a questo proposito, non s'è data troppo pensiero dell'ingresso di quest'acqua, ma piuttosto del come prepararle una conveniente e sufficiente via di uscita, dimostrando col fatto che l'elemento finanziario sta assai più in questo secondo problema, che non nel primo.

« Se quest'ultimo è adunque un problema scientifico, dalla soluzione del quale poco o nulla può sperare l'elemento finanziario, che dice la scienza in proposito? D'onde viene l'acqua?...

« Non per nulla ho premesso un breve cenno sulla speciale fisionomia della Carnia e dell'altipiano del Carso. — Io ricordo ancora minutamente e con interna compiaceeza una bellissima escursione, fatta qualche tempo fa con due colleghi, dal Lago d'Avino al passo della Possetta, cioè seguendo per parecchi chilometri una linea che rappresenta press'a poco il profilo superiore della grande galleria: ricordo tra gli altri un ripido canalone di roccia, posto quasi al confine fra il calcare saccaroide e il gneiss del Monte Leone, pel quale a prima vista sembrava impossibile la discesa, irto com'era di mille e mille fenditure e pieno di pericoli per la caduta di massi staccati; ricordo che la nostra discesa fu possibile unicamente per l'assoluta mancanza d'acqua nel fondo, benchè in alto le nevi si sciogliessero al sole, benchè lo stillicidio delle roccie avesse potuto alimentare un discreto torrentello. Ricordo che tutti gli altri canaloni vicini al nostro, che mettono in comunicazione il magnifico pianoro superiore del Lago d'Avino colla valle di Vallè presentavano gli stessi fenomeni del nostro. Ho ancora presenti i magri pascoli delle Balmelle, poco ambiti, poco retributivi per la difficoltà della scarsa irrigazione; e lo schienone a larghe ondulazioni della Possetta, co' suoi avvallamenti a imbuto, scavati nel calcare saccaroide, che qua e là emerge dalle zolle in forma di rupi fessurate.

« Ricordo un sentieruolo che sale diritto dalle casupole delle Balmelle al Passo: quel sentiero ne' giorni piovosi è un torrentello impetuoso che rode ed esporta facilmente il calcare sottostante a giudicare dalla forma e dalla profondità del solco: è così stretto e incassato da permettere il passaggio di una sola persona alla volta, e le labbra del solco sono a livello della cintola.

« In breve, tutta la regione che sovrasta gli attuali cunicoli dell'avanzata, è nel suo complesso una piccola, ma abbastanza fedele immagine dell'altipiano del Carso: anche alla Possetta, come nel Carso, vi sono le profonde incisioni segnate dalle rapide correnti nei giorni di pioggia e che tosto si disseccano; anche qui, come là, gl'imbuti, gli avvallamenti, le depressioni superficiali rapidamente si riempiono e con pari celerità si prosciugano. Tutto ciò indica nel calcare saccarroide della Possetta, come in quello del Carso, un ricco sistema di fratture e di cunicoli, mascherati, benchè non dappertutto, dal sottile strato di terra vegetale che ricopre la roccia. Le acque piovane che si infiltrano nel terreno, dal Teggiolo alla Possetta, e quelle che colano costantemente dai nevati superiori, dal Pizzo di Valgrande, sino alla giogaia dello Stichelgrat, e che attraversano mormorando le lunghe scarpate di detrito che fiancheggiano le rupi scoscese, in buona parte raggiungono finalmente il sistema delle fenditure calcaree, entro cui comincia la loro circolazioue sotterranea per libera canalizzazione. Per la facile solubilità delle roccie calcaree, l'acqua, che si è associata a questo scopo l'acido carbonico dell'aria e della terra vegetale, aumenta via via e sprofonda le fessure, di modo che la terra e il detrito delle alture possono penetrarvi sino a ignote profondità, e con questo anche i ciottoli arrotondati che prima furono in balla di qualche corso di acqua superficiale. — Così l'acqua rode la roccia e vi si insinua vieppiù, riempiendo tutto il sistema dei vani interni, fin che trovi a un dato livello una via di efflusso.

« La perforatrice non ha fatto che aprire a queste acque una via d'uscita di molto inferiore al livello del primitivo efflusso, a giudicare dall'altissima pressione con la quale i primi getti forzarono il passo. Coll'aumentare delle sorgenti interne scemò e potrà ancor scemare gradatamente l'altezza di questo livello e per conseguenza la pressione, fino a che uscendo liberamente un quantitativo d'acqua pari a quello che entra, si potrà ridurre l'efflusso alle condizioni di una grossa polla che scaturisce a pressione normale. E siccome l'acqua dissolve e trasporta con relativa facilità i sali e gli ossidi del ferro, questi, radunati in certa quantità sulle interne pareti dei meandri terrestri e disturbati dall'agitazione delle acque all'aprirsi di ogni nuova bocca, uscirono con esse colorandole in rosso intenso, in compagnia dei fini sedimenti, delle ghiaie, dei ciottoli e di tutti i materiali accumulati fra gli interstizi, col diuturno lavoro di chissà quanti secoli, e resero l'acqua nonchè ferruginosa, torbida come quella che esce da un ghiacciaio.

« Adunque il torrente che ora scorre nel tunnel n. 2, rappresenta, a mio giudizio, quello che dovrebbe scorrere sui declivi più elevati della valle che scende all'alpe Nembro, qualora la roccia fosse unita e compatta come nei precedenti strati di gneiss d'Antigorio, già attraversati dal traforo. — Proviamoci idealmente a far scorrere questo torrente nell'arida regione anzidetta, suddividendolo in modo che ogni valletta abbia il suo ruscelletto, ogni canalone il suo rigagnolo, ogni burrone il suo filetto d'acqua, ogni insenatura la sua striscia argentina, e troveremmo che il torrente così suddiviso non sarebbe di troppo, per potere osservare nella regione delle Balmelle, quell'abbondante irrigazione, quegli acquitrinosi muscosi in cui affonda il piede, quei copiosi colaticci, che ordinariamente si osservano negli umidi circhi più elevati delle nostre valli.

« Il bacino dei laghi di Paione, dalla punta di Roccadosso a quella del Gieza, è ben piccola cosa, se si tiene conto della sua superficie, certo assai inferiore al bacino di raccoglimento della Possetta; eppure quanto giocondo spettacolo di belle cascate, cadenti di lago in lago, non ci regala anche nella calda stagione! — Crederei anzi che se teniamo conto che nel tunnel n. 2 scorre non solo l'acqua, che dovrebbe irrigare le altitudini della Possetta, ma anche quella, che qui come in ogni valle più compatta, dovrebbe scorrere sotterraneamente, il nostro torrente trasportato colassù, non disdirebbe all'ampiezza del bacino, anche se raddoppiato.

« Non vorrei infatti che taluno da queste mie deduzioni traesse la conclusione prematura, che l'acqua del Traforo del Sempione rappresenti lo scarico totale dell'acqua che può filtrare superiormente. Per arrivare a questa conclusione con qualche lontana probabilità, bisognerebbe ricorrere alla matematica e all'osservazione più minuta; calcolare cioè la superficie del bacino di raccoglimento della Possetta, stabilire la media quantità annua dell'acqua che cade su quelle alture, detrarre quella che realmente scorre nella parte inferiore della valle di Vallè e quell'altra che si perde per imbibizione, per evaporazione e per assorbimento vegetale e confrontare ciò che ne rimarrebbe alla circolazione esterna ed interna con quella che ora inonda il traforo; operazioni tutte, come ognuno facilmente si accorge, assai lunghe e difficili ad eseguirsi, e che potrebbero dare un risultato attendibile solo con larghissima approssimazione ».

SULLE ULTIME STATISTICHE DEL PORTO DI GENOVA

In questi giorni, mentre è appena stampata la statistica dell'anno 1900 che la Camera di Commercio ha compilato colla consueta olimpica calma, statistica di cui il *Monitore* ha già dato un ampio estratto, fanno capo, sui giornali di Genova, notizie e commenti relativi al movimento del Porto nell'anno dianzi spirato.

Il resoconto della Camera di Commercio accresce ancora l'incertezza di chiunque desideri rendersi un conto sufficientemente esatto del commercio del Porto, poichè questa statistica acuisce il dissidio che da qualche anno si verifica con un crescendo inesplicabile, fra i risultati delle tre statistiche ufficiali: quella della Finanza, quella del Comune, quella della Camera di Commercio. I risultati di queste tre statistiche per l'anno 1900 sono esposti nella seguente tabella:

	Finanza	Comune	Cam. di Comm.
Navi entrate . N.	**5,983**	**6,943**	**6,810**
Tonnellaggio loro » .	4,833,250	4,827,003	4,830,386
Merci sbarcate . tonn.	4,548,648	4,467,336	4,580,841
Merci imbarcate »	847,736	735,865	845,317
Traffico totale . tonn.	**5,396,384**	**5,203,201**	**5,426,158**

La differenza massima tra le cifre del traffico totale delle tre statistiche che nel 1897 era di 5000 tonn., nel 1898 era di 112,000 tonn., nel 1899 era di 136,800; diviene così nel 1900 di 223,000 tonn. in cifra tonda. Di questo passo arriveremo presto al milione.

Ammessa questa libertà di opinione nelle statistiche ufficiali si comprende la libertà di opinione delle statistiche portate da qualche giornale. Così il *Corriere Mercantile* del 21 corr. si sente incoraggiato ad aggiungere altre 200,000 tonn. alla massima delle cifre ufficiali e porta così a 5,620,000 tonn. il traffico totale del 1900. Questo è molto comodo per aumentare l'eloquenza di un preteso confronto che questo giornale fa tra il movimento dell'anno scorso e il movimento del 1901.

Nell'articolo citato viene asserito che il movimento totale del 1901 è stato di 5,330,220 tonn. senza dichiarare l'origine di questa cifra, che vogliamo sperare non sia fabbricata sugli stessi principii sui quali il giornale ha fabbricato la cifra del 1900. E' certo che il movimento totale del 1901 non può oggi essere nè dedotto dalle statistiche della Camera di Commercio, che vengono sempre pubblicate con un anno di ritardo, nè da quelle dell'Ufficio di Finanza che non sono ancora pronte. Se quella cifra è ufficiale non può esser data che dal Comune ed in tal caso invece della lamentata diminuzione di 320,000 tonn., si avrebbe un aumento di 100,000 tonnellate.

Ma per fare un confronto veramente serio occorre attendere ancora qualche settimana quando due delle statistiche ufficiali saranno complete e conosciute da tutti. Ora abbiamo voluto dimostrare soltanto gl'inconvenienti di considerare e di fare le statistiche senza le necessarie cautele. Così come si fanno le statistiche a Genova e come si fanno a Marsiglia, due porti veramente concorrenti a questo proposito, è facilissimo poter a volontà dimostrare che il movimento diminuisce o cresce, basta saper combinare il diminuendo e il diminutore.

Un'altra considerazione inesatta si è vista riprodotta dalla stampa e cioè che la diminuzione di 234,000 tonn. verificatasi nell'importazione del carbone sia dovuta agli scioperi dell'anno passato e sia andata a benefizio del Porto di Savona. Prima di tutto il confronto fra l'importazione e l'esportazione del carbone dovrebbe farsi a parte fra il carbone che viene introdotto nello Stato e quello che resta nel Porto a disposizione della navigazione: secondariamente dovrebbe esser tenuto conto dell'importanza dello stock che si trova nei depositi e dell'andamento della speculazione poichè ambedue questi fatti hanno una influenza spesso decisiva nell'ammontare degli arrivi. Intanto sta il fatto che non è esatto che il traffico di Savona si sia notevolmente accresciuto a spese di quello di Genova poichè nel 1901 sono entrate colà 698,000 tonn. (dati della dogana) in confronto delle 675,853 tonn. dell'anno 1900. Mentre all'opposto è sicuro che nell'anno scorso tutte le grandi industrie metallurgiche e meccaniche hanno attraversato una crisi che ha notevolmente diminuito i consumi.

Non è dunque che in piccola parte da attribuire agli scioperi la lamentata diminuzione.

Non intendo per questo di contestare che gli scioperi non siano una sventura pel Porto, nè che il commercio di Genova si dibatta da vari anni fra gravissime difficoltà, ma ritengo che è molto incerta l'utilità pratica di limitarsi a così vaghe constatazioni.

Il Porto di Genova è un malato di cui troppo spesso ci si limita a fare la semeiotica mentre occorre sviscerare l'indole della malattia. Non basta dire che siamo in presenza di un'atonia governativa e di manifestazioni di paralisi di mano d'opera, paghi e soddisfatti che ciò ci permetta i soliti pistolotti contro il Governo e contro gli operai.

E' che le calate e le aree di deposito del Porto sono insufficienti; è che l'impianto ferroviario del Porto è imperfettissimo; è che oltre il 50 0[0 delle merci deve passare sulle chiatte, e di là spesso nei depositi provvisori, riprese così più volte in mano in modo da richiedere una spesa, un ritardo e un deterioramento più grandi di quelli che si verificano in altri Porti. Così, malgrado il maggiore costo del trasporto ferroviario, altri Porti sono spesso i preferiti.

Quanto ai rimedi da applicare al grande malato, o coll'autonomia o col semplice intervento governativo, è tempo di limitarsi a proposte tecniche e finanziarie concrete e che concreti provvedimenti siano presi senza indugio.

Fortunatamente pare che l'on. Imperiale tenga bene sulle rotaie il programma dell'autonomia ed è da augurarsi che egli possa portarlo presto al suo destino non solo attraverso le discussioni del Parlamento, ma ben anche oltre le difficoltà dell'esecuzione.

X.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Esercizio 1900-1901

Relazione del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale degli Azionisti, 27 novembre 1901

(*Continuazione — Vedi N. 4*).

Mettendo in relazione le cifre sopra indicate con quelle relative all'esercizio finanziario precedente, rilevasi:

per la Rete principale, l'aumento di L. 422,722.61, rispondente a L. 683.23 per chilometro;

per la Rete complementare, l'aumento di L. 160,450.52, corrispondente a L. 331.50 per chilometro.

Il prodotto medio chilometrico della Rete principale perciò aumentò da L. 14,672 a L. 15,358.24, e quello della Rete complementare da L. 4889.31 a L. 5220·82.

Nei due prospetti seguenti, riguardante uno la Rete principale e l'altro quella complementare, troverete ripartito nelle diverse categorie di trasporto tutto il prodotto della Rete messo in confronto con quello dell'esercizio finanziario antecedente.

Ripartizione dei prodotti della Rete principale depurati dalle tasse erariali.

Categoria dei trasporti	Prodotti		Differenza	
	1900-901	1899-900	in più	in meno
Viaggiatori	3,539,301.16	3,424,397.68	114,903.48	—
Bagagli e cani	87,924.23	80,969.07	6,955.16	—
Merci a grande velocità	403,276.07	394,080.40	9,195.67	—
Merci a piccola velocità accelerata	378,278.10	420,043.49	—	41,765.39
Merci a piccola velocità ordinaria.	4,994,518.33	4,658,029.71	336,488.62	—
Prodotti indiretti.	57,381.68	60,436.61	—	3,054.93
Totale . . .	9,460,679.57	9,037,956 96	467,542.93	44,820.32
Aumento sull'esercizio precedente . . . L.			422,722.61	

Ripartizione dei prodotti della Rete complementare depurati dalle tasse erariali.

Categoria dei trasporti	Prodotti		Differenza	
	1900-901	1899-900	in più	in meno
Viaggiatori	1,245,053.10	1,211,351.35	33,701.75	—
Bagagli e cani	26,625,76	23,467.28	3,158.48	—
Merci a grande velocita	114,847.04	110.392.33	4,454,71	—
Merci a piccola velocità accelerata	215,706.63	221,226.37	—	5,519.74
Merci a piccola velocità ordinaria.	910,528 45	786,908.51	123,619.94	—
Prodotti indiretti.	14,118.34	13,082.96	1,035.38	—
Totale . . .	2,526,879.32	2,366,428.80	165,970.26	5,519.74
Aumento sull'esercizio precedente . . . L.			160,450.52	

Ad eccezione di una diminuzione nei prodotti della piccola velocità accelerata di L. 41,765.39 nella Rete principale e di L. 5519.74 nella Rete complementare, e di altra lieve diminuzione di L. 3054.93 nella gestione dei prodotti indiretti della sola Rete principale, in tutte le altre ge-

stioni delle due anzidette Reti (come appare dai prospetti sopra indicati) si ebbe un aumento non indifferente.

Affinchè possiate avere un'idea della produttività delle diverse linee della Rete principale e di quella complementare, compreso lo Stretto di Messina, non che delle differenze in più od in meno verificatesi nel prodotto chilometrico rispetto ai risultati dell'esercizio antecedente, vi presentiamo il seguente prospetto:

Ripartizione dei prodotti per linea depurati dalle tasse erariali.

LINEE IN ESERCIZIO	Lunghezza media	Prodotto medio per chilometro		Differenza	
		Esercizio 1900-901	Esercizio 1899-900	in più	in meno
Rete principale.					
Messina (Porto)-Catania (Porto)	96	19 890	19.166	724	—
Santa Caterina-Catania	115	21,169	19,242	1,927	—
Santa Caterina-Roccapalumba	57	5,105	5,733	—	628
Santa Caterina-Aragona Caldare	65	14,349	13,131	1,218	—
Canicatti-Licata	46	15,114	14.352	762	—
Aragona Caldare-Porto Empedocle (Porto)	20	24,065	23,289	776	—
Aragona Caldare-Termini	88	11,773	11,702	71	—
Termini-Palermo (Porto)	43	23,822	23,526	296	—
Catania-Siracusa	86	7,795	7,411	384	—
Rete complementare.					
Siracusa-Licata	218	3,198	2,975	223	—
Valsavoja-Caltagirone	67	4,382	3,962	420	—
Messina-Patti-Termini	195	7,661	7,261	400	—
Licata al Porto e Molo	2	16,735	15,117	1,618	—
Siracusa al Porto	2	4,412	3,214	1,198	—
Servizio marittimo dello Stretto di Messina.					
Messina (Porto)-Reggio Calabria (Porto)	15	12,029	10,531	1,498	—
Messina (Porto)-Villa S. Giovanni (Marina)	8	5,881	6,079	—	198

Dal prospetto sopra esposto rilevasi che il prodotto chilometrico della Rete principale fu in aumento in tutte le linee, ad eccezione di quella da Santa Caterina a Roccapalumba, nella quale i trasporti dei viaggiatori e delle merci celeri risentirono una forte diminuzioae non compensata dal lieve aumento ottenuto nei trasporti a piccola velocità ordinaria.

Nella Rete complementare si ebbe anche aumento del prodotto chilometrico in tutte le linee che la compongono, e ciò, come sarà dimostrato in seguito, pel graduale sviluppo del traffico.

Nello Stretto di Messina si ebbe un non lieve aumento nei trasporti per la via di Reggio Calabria, ed una lieve diminuzione, invece, in quelli per la via di Villa San Giovanni.

Dai prospetti distinti dal n. g al n. 16, allegati alla presente relazione, potrete rilevare le differenze in più od in meno verificatesi nella quantità, nelle percorrenze e nei prodotti di tutte le categorie di trasporti durante l'anno finanziario in discorso, in confronto ai risultati dell'esercizio antecedente, delle quali differenze vi daremo, qui appresso, brevemente ragione:

a) *Viaggiatori.* — Come rilevasi dal prospetto n. 6, nell'anno finanziario in esame furono in aumento, rispetto all'anno finanziario antecedente, tutte le categorie di viaggiatori, e ciò in conseguenza non solo delle migiorate condizioni economiche dell'Isola e del maggior concorso di visitatori stranieri, ma anche delle varie agevolazioni concesse dalla nostra Amministrazione.

All'aumento dei viaggiatori tenne dietro pure l'aumento delle percorrenze e, naturalmente, anche del prodotto, di guisa che si ebbero 133,908 viaggiatori in più, e cioè 4,351,341 viaggiatori-chilometro, che diedero un maggiore prodotto di L. 148,605.23.

b) *Bagagli e cani.* — Dal prospetto n. 7 risulta che le quantità, le percorrenze ed il prodotto dei bagagli, dei giornali, dei campioni e dei cani nell'anno finanziario 1900 901 furono in aumento rispetto ai relativi risultati ottenuti nell'anno finanziario antecedente, e ciò è naturale conseguenza, come abbiamo già rilevato, dell'aumento delle percorrenze e delle quantità dei viaggiatori.

c) *Grande velocità.* — L'aumento di prodotto di lire 13,650 38 ottenuto nella gestione grande velocità durante l'anno finanziario in esame. in confronto al prodotto avuto nell'anno finanziario 1899-1900, è devoluto, come può rilevarsi dal prospetto n. 8, alle sole categorie « Messaggerie, merci ed oggetti di antichità » e « Numerario e preziosi », le altre avendo dato una diminuzione tanto nelle quantità che nelle percorrenze e conseguentemente anche nel prodotto.

Nella categoria « Messaggerie, merci ed oggetti di antichità » sono compresi, nel prospetto di cui trattasi, anche i trasporti di piccolo peso eseguiti colla tariffa speciale n. 1, grande velocità, di guisa che, come notammo nella precedente relazione, deve ritenersi non sostanziate la diminuzione di quantità, percorrenza e prodotto della categoria « Pacchi ferroviari », i quali, come è noto, furono aboliti dal 1° novembre 1899.

Nell'aumento di prodotto della grande velocità ha specialmente influito il graduale incremento del traffico delle frutta fresche e delle primizie pel continente italiano e per l'estero.

d) *Piccola velocità accelerata.* — A differenza dell'anno finanziario antecedente, in quello in esame si ebbe una complessiva diminuzione di prodotto di L. 47,285 13, che si ripercosse in tutte le categorie di trasporto (come può rilevarsi dal prospetto n. 9), ad eccezione di quella « Bestiame bovino, suino ed ovino per capo », che diede un aumento di 592 capi, di 94,986 quantità-chilometro e di L. 2229.80 di prodotto.

Il minore introito di L. 47,285.13 è provenuto dalla diminuzione dei trasporti della categoria « Merci a carro completo », che da sola diede una differenza in meno di L. 40,998.52 rispetto all'anno finanziario antecedente.

A tale diminuzione contribuì sensibilmente la limitata produzione di agrumi fuori stagione, i quali, al pari degli agrumi di stagione di prima qualità, si spediscono a grandi distanze.

e) *Piccola velocità ordinaria.* — La piccola velocità ordinaria, che assorbe i maggiori e più importanti trasporti, diede, come può rilevarsi dal prospetto n. 10, un forte aumento di L. 460,108.56 nelle categorie delle merci trasportate con o senza vincolo di peso, mentre la categoria « veicoli » diede, invece, una lievissima diminuzione di L 706.37.

Le merci che influirono sull'aumento anzidetto furono lo zolfo, i cereali e legumi secchi, i materiali da costruzione, la pietra pece e la sansa. *(Continua).*

LE CASE D'AMIANTO

Veniamo informati che la Socità « Asbest e Gummiwerke, Alfred Calmon » di Amburgo, la quale è collegata in Italia agli Stabilimenti di amianto e gomma elastica già Bender e Martiny di Torino, ha concluso un contratto importantissimo col Ministero della Guerra della Prussia, riferentesi alla costruzione di nove case di amianto per ufficiali nella piccola città di Wreschen, dove lo Stato intende inviare in guarnigione un battaglione di fanteria. Queste case per ufficiali copriranno una superficie di circa 22.000 piedi quadrati e devono essere consegnate dalla suddetta Società nel breve tempo di otto settimane. La fiducia dimastratale dal Ministero della Guerra prussiano non le aggiunge nuova importanza perchè non si tratta di esperimenti di tali case di amianto, ma bensì di ordini ripetuti, la Società Calmon avendo già fornito da circa un anno al Ministero suddetto delle medesime case per la fortezza di Bitsch a|L.

L'importante nuova ordinazione prova che queste case hanno dati i migliori risultati e certamente l'Amministrazione militare superiore non ha nessun dubbio che le ardesie di amianto di fabbricazione degli Stabilimenti Calmon

formino un materiale di costruzione eminente ed incomparabile, allorchè si tratta di costrurre in un tempo molto breve delle abitazioni asciutte e sanissime.

Queste case sono notoriamente resistenti alle intemperie e possiedono rilevanti qualità isolanti, per cui possono neutralizzare gli effetti risultanti dai cambiamenti di temperatura in un modo assai benefico per le condizioni igieniche degli abitanti.

Siccome le ardesie d'amianto di Calmon hanno anche il vantaggio di essere essenzialmente di natura antimicrobica, refrattaria assolutamente ai germi bacterici, ne risulta che tali case sono di valore incalcolabile per le località malsane ed in generale per tutte quelle esposte alle intemperie o ad estremi di temperatura.

La fabbrica costruisce queste case secondo il suo speciale metodo approvato e dà loro un aspetto piacevole e grazioso.

Del resto colle ardesie d'amianto di Calmon non si fabbricano solamente case con gran successo, ma esse servono altresì per copertura di tetti, per archivi ed in generale quale materiale isolante e protettore contro gli incendi.

INFORMAZIONI PARTICOLARI

DEL *MONITORE*

Agitazione nel personale ferroviario.

In seguito alle lagnanze mosse dai rappresentanti di varie categorie di agenti ferroviari in pubblici comizi, nella stampa pubblica ed in Memoriali presentati alle Società esercenti ed al Regio Governo, per ottenere gravi ed importanti miglioramenti nelle condizioni di tutto il personale, la *Gazzetta Ufficiale* ha pubblicato la seguente comunicazione del Governo:

« Da qualche tempo l'opinione pubblica si preoccupa della voce corsa di un possibile sciopero nel personale delle grandi Reti ferroviarie, e le legittime rappresentanze del commercio si sono rivolte al Governo chiedendo una dichiarazione che rassicuri commercianti ed industriali e tutte le classi di cittadini contro un pericolo di tal genere.

« Il Consiglio dei Ministri si è occupato di così grave quistione ed ha considerato che lo sciopero dei ferrovieri non è uno fra quelli comuni ammessi dalla legge, ma come sciopero di pubblici ufficiali è indubbiamente un delitto punito dagli articoli 181 e 207 del Codice penale, non potendo negarsi, per costante giurisprudenza dei Tribunali e della Suprema Corte di Cassazione di Roma, che i ferrovieri sono pubblici ufficiali.

« Ha considerato inoltre che uno sciopero nelle grandi Reti ferroviarie turberebbe profondamente la pace pubblica; sospenderebbe la vita economica del paese; paralizzerebbe le grandi industrie e quindi produrrebbe la disoccupazione di centinaia di migliaia di operai, impedirebbe la provvista di viveri alle grandi città con la cosseguenza inevitabile di un enorme rincaro nei generi di prima necessità e quindi di grandi sofferenze nelle classi meno abbienti.

« Tali considerazioni dimostrano l'impossibilità che il Governo consenta mai a lasciare che avvenga uno sciopero di tal genere, e dimostrano pure che sarebbe dovere imprescindibile del Governo medesimo di ricorrere a qualunque estremo provvedimento per mantenere incolume la osservanza della legge e far salve le supreme necessità dello Stato.

« Il Governo però riconosce legittima l'azione degl'impiegati ed agenti ferroviari in quanto tende ad ottenere equi miglioramenti nelle condizioni loro per la retribuzione, per l'ordinamento del lavoro, per garanzie d'imparziale trattamento, e mentre dal canto suo si propone di modificare i regolamenti di servizio in quelle parti che l'esperienza provò troppo gravi per alcune classi di agenti, si è adoperato efficacemente per ottenere dalle Società le più larghe concessioni che giustizia ed equità consentano.

« Il Governo ritiene che sia non difficile un equo componimento che tuteli gl'interessi di tutti, ma sente il dovere di rassicurare il paese che sarà certamente risparmiato il disastro che sorgerebbe da uno sciopero nei servizi delle grandi Reti ferroviarie ».

Ha fatto opera veramente provvida ed oculata il Governo esponendo il suo pensiero in così grave argomento, in forma serena, ma ferma, facendo cessare le voci erronee che qualche incauto o malintenzionato faceva circolare sui propositi dei ferrovieri e sull'attitudine che all'evenienza il Governo avrebbe presa. La fatta pubblicazione ha intanto avuto per immediato effetto che da più parti i rappresentanti e gli organi dei ferrovieri hanno dichiarato di non aver mai progettato uno sciopero generale, ben comprendendone la gravità, e decisi di ricorrere a quest'estremo solo quando abbiano a riuscire inutili le domande già formulate alle Direzioni Generali delle Società, e le insistenze che con ogni mezzo lecito saranno fatte al riguardo.

Da parte loro le Società Adriatica e Mediterranea già hanno assegnato somme eccezionalmente elevate in aumento degli stipendi, principalmente del personale meno retribuito, e la stessa cosa sta facendo la Società Sicula. Così si è fatto un primo passo nel miglioramento economico reclamato dai ferrovieri, rimanendo naturalmente entro i limiti consentiti dall'azienda ferroviaria, in base alle vigenti Convenzioni di esercizio, le quali certamente non permettono un aumento sulle mercedi così grande, come sarebbe ora richiesto dal personale.

Riteniamo parimenti che saranno quanto prima composte le divergenze esistenti fra il Governo e le Società riguardo all'organico del personale ed all'interpretazione dell'art. 103 del Capitolato d'esercizio, adottandosi una determinazione che, col pieno rispetto della legge, tuteli completamente i diritti dei ferrovieri, senza ledere in modo eccessivo gli interessi delle Società.

Quanto ai turni di servizio, il completo accordo fra il Governo e le Società venne raggiunto fino dallo scorso dicembre, accogliendosi nella più larga misura possibile le domande del personale, ed avendo le Società dichiarato di accettare i non lievi maggiori oneri che ne deriveranno.

In conclusione, noi abbiamo piena fiducia che i provvedimenti e le disposizioni del Governo e delle Società ed il retto giudizio della gran massa del personale ferroviario, che non vorrà ascoltare la voce di sconsigliati sobillatori, ma curare solo il suo vero interesse, abbiano a far cessare definitivamente ogni agitazione illegale ed a ripristinare il perfetto accordo nella famiglia ferroviaria, che compie funzioni di così grande importanza per la vita economica della Nazione.

La galleria del Sempione.

Parecchi giornali politici nazionali ed esteri continuano a pubblicare notizie allarmanti e poco esatte sullo stato dei lavori del tunnel del Sempione (versante italiano). Si arrivò a dire che l'Impresa costruttrice aveva sospeso i lavori del cunicolo di avanzata in attesa che tutta l'acqua contenuta nelle viscere della montagna si fosse sfogata e si predicono nuove sorgenti a 300 metri dalla fronte attuale di attacco!

Noi siamo autorizzati a smentire e rettificare tali notizie e a riferire ai nostri lettori la vera causa del lento procedere del cunicolo di avanzata in questi ultimi tempi.

Le acque di infiltrazione, la cui origine è tutt'ora una incognita, fecero perdere solo 40 giorni, cioè dal 1° ottobre al 10 novembre, giorno in cui venne ripresa la perforazione alla progressiva 4430.

Dopo 22 metri di calcare saccaroide affatto asciutto si entrò, il giorno 23 novembre, in una roccia decom-

posta ed umida (schisti calcarei) tenera e spingente con enormi pressioni. Si dovette quindi sospendere la perforazione meccanica ed avanzare con il solo piccone, armando il cunicolo con robusti quadri di abete. Questi, trascorsi alcuni giorni, cominciarono a deformarsi e si dovettero puntellare e rinforzare. Si cambiò quindi la natura del legname e si adottò per i quadri successivi dapprima il larice e dopo, appena avutolo, il rovere. Ma intanto i primi quadri di abete continuarono a muoversi ed a spezzarsi in modo tale che si prese la determinazione di cambiarli e di sopendere intanto lo scavo di avanzamento, la cui fronte di attacco era intanto giunta alla progressiva 4460 circa.

Dal giorno 17 di questo mese si lavora a rinnovare tali armature che vengono sostituite con robusti quadri formati da travi metalliche a doppio T, alte 40 cm., rivestite di legname. Questo lavoro procede benissimo e relativamente in fretta. Difatti, a tutt'oggi, 29 gennaio, si hanno 6 quadri completi a posto; cosicchè fra qualche giorno si potrà riprendere lo scavo di avanzamento con maggiore tranquillità e con la certezza che superato questo banco di roccia spingente, la cui potenza, a detta dei geologi, non può esser grande, si entrerà nuovamente nello gneiss. Sarà questione di 2 o 3 mesi ancora e, dopo ripresa la perforazione meccanica negli gneiss del Monte Leone, si potrà riguadagnare il tempo perso. Al momento attuale non si possono fare previsioni fondate su dati cogniti e sicuri. Ma è molto probabile che superate le difficoltà presenti dovute alla cattiva natura della roccia, si potrà tra breve riprendere lo scavo con perforazione meccanica e procedere con la velocità stabilita dal programma dell'impresa.

Sul versante di Briga si continua ad avanzare 7 metri per giorno, ciò che compensa in parte il lento procedere di Iselle.

Continueremo a tenere i nostri lettori informati sulle vicende di quest'opera colossale sulla quale sono rivolti gli occhi di tutta l'Europa.

><

Ventilazione artificiale, sistema Saccardo, della galleria del Fréjus.

Il Ministero dei Lavori Pubblici ha recentemente approvato il progetto presentato dalla Società del Mediterraneo per gli impianti di ventilazione della grande galleria del Fréjus col sistema Saccardo, stanziando la somma di L. 339,000 per la relativa esecuzione. Tali impianti sono da farsi a Bardonecchia.

La ventilazione sarà prodotta dall'azione di due ventilatori soffianti, del diametro di m. 5.25, collocati in apposito fabbricato sopra la galleria, alla distanza di m. 434 dall'imbocco Bardonecchia e lancianti aria nella galleria stessa, mediante il consueto apparecchio Saccardo, in quantità da dar luogo alla formazione di una corrente diretta verso Modane, della velocità mai minore di m. 2 al secondo.

I ventilatori saranno mossi a mezzo di un impianto idroelettrico, col quale si utilizzerà la caduta d'acqua che dà ora movimento ai vecchi compressori, rimanendo questi superflui. All'uopo si costruirà una condotta forzata in acciaio della lunghezza di m. 260 e del diametro di m. 1 con un salto di m. 46, per portare l'acqua dalla vasca attuale di distribuzione a due turbine ad asse orizzontale, capaci caduna di sviluppare una potenza di 235 cavalli-vapore, che verranno impiantate in una parte del fabbricato attuale di detti compressori

Queste turbine metteranno in azione altrettanti alternatori elettrici trifasi, che con conduttura della lunghezza di 760 m. trasmetteranno la corrente elettrica a due motori posti nel fabbricato dei ventilatori e che a loro volta metteranno in movimento i ventilatori stessi.

L'impianto sarà munito di tutti i relativi accessori.

Negli scorsi giorni ebbe luogo in Torino una conferenza tra funzionari governativi e sociali della Rete Mediterranea col comm. Saccardo, per stabilire le ultime modalità per l'appalto delle opere e delle forniture, appalto che quindi fra pochi giorni verrà effettuato.

L'appalto stesso verrà fatto:

a) mediante trattativa privata fra Ditte specialiste, per l'impianto idroelettrico;

b) mediante altra trattativa privata, pei ventilatori e l'apparecchio Saccardo;

c) mediante licitazione fra parecchie Ditte benevise, per le opere murarie ed i movimenti di terra.

Sarà così presto posto mano ai lavori, in modo che nel corrente anno anche la grande galleria del Fréjus sarà dotata di quell'efficace mezzo di ventilazione.

><

Conferenza per il servizio cumulativo fra Impresa Lago Maggiore e la Mediterranea.

Siamo informati che il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate ha indetta pel 4 febbraio una conferenza per discutere e, possibilmente, risolvere la questione tuttora vertente fra la Mediterranea e l'Impresa sul Lago Maggiore in ordine al servizio cumulativo esistente fra le due Società, riguardante lo scarico delle gabarre ad Arona. Alla conferenza saranno rappresentate le Amministrazioni sociali predette ed il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate.

><

Per la liquidazione della Società della linea Alessandria-Acqui.

Il giorno 4 del corrente mese, in Milano, presso la Ragioneria Centrale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, si terrà una conferenza fra rappresentanti della Mediterranea, della Società per la ferrovia Alessandria-Acqui, e del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, allo scopo di continuare la discussione già fattasi in una conferenza precedente, per stabilire i criteri che devono servire di base per la liquidazione delle somme dovute alla Società Concessionaria della linea Alessandria-Acqui.

Presiederà la conferenza il signor comm. Icilio Calvori, R. Ispettore Superiore delle Strade Ferrate.

><

Materiale metallico.

Dal Comitato Superiore delle Strade Ferrate fu dato parere favorevole alla proposta della Mediterranea di provvedere il materiale metallico per nuovi impianti, per una spesa di lire 1,580,000, e alla proposta, pure della Mediterranea, per l'acquisto di materiale metallico d'armamento per rifacimenta di binari e scambi, per la somma di L. 1,285,000.

><

Esposizione internazionale di pesca a Vienna.

Le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia hanno stabilito di concedere per le merci che avranno figurato all'Esposizione internazionale di pesca in Vienna il trasporto gratuito di ritorno sotto l'osservanza delle disposizioni speciali. di cui nella tariffa italo-austro-ungarica.

L'Esposizione predetta avrà luogo nel settembre del corrente anno.

><

Concorso di macchine agricole a Como.

Per concorde iniziativa del Comizio agrario di Como e della cattedra provinciale di agricoltura fu stabilito di indire un concorso di macchine e di attrezzi adatti alla coltivazione di quella plaga, da tenersi in Como nell'ultima decade di marzo, epoca di fiera. Le principali Amministrazioni ferroviarie, le ferrovie Nord-Milano e le Società di navigazione del lago di Como accorderanno speciali facilitazioni di viaggio per gli espositori e giurati, nonchè pel trasporto delle macchine e degli attrezzi destinati a quella Esposizione.

><

Indennità di buona uscita per gli impiegati straordinari nel R. Ispettorato delle ferrovie.

S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici, con recente decreto, modificando le precedenti disposizioni al riguardo, ha disposto che qualora gli impiegati straordinari del R. Ispettorato Generale delle Strade ferrate cessassero di vivere durante l'effettivo servizio, l'indennità di buona uscita sarà corrisposta invece alla vedova contro la quale non sia stata pronunciata sentenza definitiva di separazione di corpo per causa di lei.

In mancanza poi della vedova, l'indennità sarà divisa in parti eguali fra i figli maschi minorenni e le figlie, anche non minorenni, purchè siano nubili od in istato di vedovanza.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Biglietti d'andata e ritorno*).

Le Società esercente la Rete Adriatica ha disposto per l'istituzione, in via d'esperimento, dei normali biglietti d'andata e ritorno per le tre classi, dalla stazione di Mantova per quelle di Brescia (via Piadena), di Parma (via Piadena), di Reggio Emilia (via Modena), di Venezia (via Verona) e di Padova (via Verona).

— La Società esercente la Rete Adriatica ha sollecitamente disposto per l'istituzione, in via di esperimento, dei normali biglietti d'andata e ritorno per le tre classi dalla fermata di Motteggiana per la stazione di Suzzara e viceversa.

— La Società stessa ha anche disposto per l'istituzione, in via di esperimento, dei normali biglietti d'andata e ritorno per le tre classi dalla stazione di Spilimbergo, per quelle di S. Vito al Tagliamento, di Codroipo e di Portogruaro, e dalle stazioni di S. Giorgio della Ricinvalde e di Valvasone per quella di Codroipo.

— L'Adriatica, accogliendo l'istanza delle Amministrazioni comunali interessate, ha disposto per l'istituzione, in via di esperimento, dei normali biglietti di andata e ritorno delle tre classi delle appresso indicate località: da Porto Civitanova a Morrovalle; da Porto Civitanova a Tolentino; da Macerata a Fabriano; da Fabriano a Tolentino; da Macerata a Pollenza.

— L'Adriatica, in seguito ad analoga domanda avanzata dal Municipio di Rimini, ha disposto per l'istituzione, in via di esperimento, dei normali biglietti di andata e ritorno delle tre classi dalla stazione di Rimini per quella di Riccione.

><

Per il trasporto delle sabbie silicee del Soratte.

Sappiamo che, in seguito alla deliberazione presa nell'ultima riunione del Consiglio delle Tariffe delle Strade Ferrate, di ammettere che, in dati casi, il Governo possa rinunciare anche alla intera quota di compartecipazione spettantegli sugli introiti ferroviari, quando trattisi di materie che altrimenti non si moverebbero, l'Impresa delle sabbie silicee del Soratte (Arthur Buetow) ha chiesto al Ministero dei Lavori Pubblici che i trasporti delle dette sabbie vengano ammessi a godere di un tale beneficio, dal quale soltanto dipende la commerciabilità di esse e la possibilità di combattere la concorrenza delle sabbie estere che si vendono a prezzi ben inferiori, godendo dei bassi noli dei trasporti marittimi, pure esteri.

Le sabbie del Soratte basterebbero a coprire larghissima parte del bisogno annuale delle vetrerie italiane che ancora adoperano sabbia estera; epperò, se ne venisse facilitato il trasporto con opportuni ribassi di tariffa, ne verrebbe un considerevole incremento alle cave nelle quali verrebbe di conseguenza impiegato un numero rilevante di operai, ora costretti ad un ozio forzato per mancanza di lavoro, e si attiverebbe alla ferrovia un importante nuovo traffico.

><

Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

(*Affari trattati nell'adunanza del 28 gennaio 1902*).

Concessione di compensi all'Impresa Cionfrini in dipendenza dei lavori di consolidamento del ponte sul Reno al km. 3.717 della linea Bologna-Piacenza.

Collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Coletti per il prolungamento della galleria Bifora in corrispondenza del ponte-canale al km. 45.542 della linea Treviso-Belluno.

Costruzione di una scogliera al km. 102.200 della linea Foggia-Napoli a difesa della ferrovia contro le corrosioni del fiume Calore.

Liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Maraventano per il consolidamento del rilevato del Caos lungo la linea Palermo-Porto Empedocle.

Impianto di due piattaforme da m. 5.50 nella stazione marittima di Livorno.

Binari di sicurezza e nuovo disciplinare per l'esercizio a trazione elettrica della tramvia Rocca-Monreale.

Costruzione di un piano caricatore e di un binario merci nella stazione di Olmeneta, sulla linea Cremona-Treviglio.

Proposta della Società Mediterranea per la provvista di materiali metallici d'armamento per nuovi impianti, L. 1,580,000.

Proposta della Società Mediterranea per l'acquisto di materiali metallici d'armamento per rifacimento di binari e scambi armati in ferro, L. 1,285,000.

Autorizzazione per l'esercizio a trazione elettrica di una nuova tramvia a Milano, detta linea della Ripa di Porta Ticinese.

Costruzione di un magazzino merci nella fermata di Portiere Stella, sulla linea Bicocca-Santa Caterina.

Progetto per ampliare il sottovia al km. 783.502 della linea Bologna-Otranto nella stazione di Squinzano.

Ampliamento della stazione di Roccapalumba, sulla linea Palermo-Porto Empedocle.

Progetti e domande di concessione della ferrovia Napoli-Sorrento.

Applicazione di penalità alla Ditta Piccioli, assuntrice della fornitura di tonnellate 93,068 di cuscinetti e blocchi in ghisa per deviatoi per la Rete Adriatica.

Proposte di facilitazioni nell'esercizio delle Ferrovie Secondarie Sarde.

Sistemazione del passo a livello al km. 296.348.55 della linea Palermo-Catania-Siracusa.

Ampliamento del servizio merci a piccola velocità nella stazione di Tavernelle, sulla linea Milano-Venezia.

Proposta per spostare la fermata di Calenzano e per munirla di un piano caricatore, lungo la linea Firenze-Pistoia.

Domanda della Ditta E. Breda per il condono della multa inflittale per ritardata consegna di locomotive della Rete Adriatica.

Domanda della Ditta Larini, Nathan e C. per il condono della multa inflittale per ritardata consegna di una caldaia per le Officine di Lucca.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica:

Ampliamento e sistemazione generale della stazione di Vicenza (1° gruppo), per L. 52,600, di cui L. 37,000 pei lavori da appaltarsi.

Acquisto e impianto di macchine utensili (grosso macchinario) nelle officine di Verona, per L. 38,900.

Rete Mediterranea:

Rimozione di massi pericolosi dalla falda sopra l'imbocco ovest della galleria Francesca fra le stazioni di Bonassola e di Levanto, della Linea Genova-Pisa, L. 3300.

Ampliamento del magazzino merci e sistemazione del piazzale a P. V. nella stazione di Ponti, per L. 11,200.

Sistemazione della trincea presso il casello 5 fra i km. 5.152 e 5.179 della linea Savona-Bra, per L. 2500.

Riordino dei soffitti in alcuni locali della stazione di Luino, per L. 1090.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Prolungamento dei marciapiedi di seconda e terza linea nella stazione di Bussoleno, L. 550.

Impianto della controrotaia su un tratto di 100 metri di binario della quarta linea allo scalo merci di Torralba, presso la stazione di Genova Piazza Brignole, L. 1270.

Impianto di due tratti di scogliera presso il ponte sul torrente Volvita, fra i km. 193.706 e 193.746 della linea Taranto-Reggio, L. 7800.

Consolidamento del quarto di cono a destra sopra corrente al ponte sul torrente Asa, al km. 65.410 della linea Napoli-Eboli, L. 2450.

Applicazione degli assi radiali a 160 carrozze intercomunicanti per il servizio economico, aventi uno scartamento rigido di m. 5.20, L. 64,000.

Alzamento di livelletta dal chilometro 119.447 al chilometro 120.270 della linea Taranto-Reggio, L. 15,600.

Acquisto di quattro binde idrauliche della portata di 10 tonnellate all'Officina di Milano, L. 415.50.

Rifacimento con rotaie d'acciaio da m. 12 del primo tipo *FF. CC.* di m. 596 di binario in ferro del modello *De 2*, e di un deviatoio semplice in ferro, modello *D* con altro in acciaio del primo tipo riformato nella stazione di Voghera, L. 6160.

Applicazione di aspiratori alle macchine smeragliatrici a secco delle Officine di Napoli, L. 1505.

Impianto di un binario d'incrocio, di due segnali a distanza e del telegrafo nella stazione di Varigotti, lire 38,000.

Rete Adriatica:

Costruzione di due carrelli da officina per il Deposito locomotive della stazione centrale di Milano, L. 1000.

Rete Sicula:

Consolidamento della trincea fra i km. 109.190 e 109.343 da Palermo sulla linea Messina-Patti-Cerda, lire 31,800.

Prolungamento della deviazione murata al km. 176.301 della linea Canicatti-Licata, L. 1210.

Sistemazione generale dei dormitoi ad uso del personale di macchina dell'intera rete, L. 11,900.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, d'accordo cogli altri Ministri interessati, ha approvato le seguenti proposte delle Amministrazioni ferroviarie, relative a concessioni speciali di tariffa:

1) Proposta della Mediterranea di prorogare a tutto aprile 1902 la concessione accordata alla Ditta Santi Franco per trasporto di radici di liquirizia da Corigliano Calabro, Cotrone, ecc., a Reggio di Calabria;

2) Proposta della Mediterranea per concessione alla Ditta Quarto Michele fu Salvatore di eseguire i suoi trasporti d'olio d'oliva in fusti ed a vagone completo da Catanzaro Marina, Taranto, Roccella, Corigliano Calabro, Gioia Tauro, Rossano, Siderno e Santa Eufemia a Napoli e Castellamare di Stabia ai prezzi speciali già consentiti ad altre Ditte, con obbligo di un traffico minimo di tonnellate 50 da espletarsi entro giugno p. v.;

3) Proposta dell'Adriatica per concessione alla Ditta Salmuzo di eseguire trasporti di carbone vegetale e legna da ardere da e per le infrascritte località ed alle condizioni seguenti:

a) Abbuoni di L. 0.85 o di L. 0.95 la tonnellata rispettivamente pei trasporti di carbone da Trieste per Venezia S. L. o per Padova (via Cormons);

b) Abbuoni di L. 0,75 o di L. 0.85 la tonnellata rispettivamente pei trasporti di legna pure da e per le località suindicate; per questi trasporti la Ditta è impegnata per un quantitativo minimo complessivo di 3500 tonnellate, di cui almeno 500 di legna, da trasportarsi entro il 31 dicembre 1902;

c) Pei trasporti di legna da ardere da Villa Vicentina, Torre di Luino e San Giorgio di Nogaro per Venezia S. L. o per Padova, abbuoni rispettivi di L. 0.50 o di L. 0.60 la tonnellata; per questi trasporti è convenuto un traffico minimo di 2500 tonnellate da espletarsi pure entro dicembre 1902;

4) Proposta della Mediterranea di prorogare fino al 30 giugno 1902 la concessione accordata alla Società Esercizio Bacini di Genova, per trasporto di ferramenta, macchinario, legname greggio e carbon fossile a carro completo da Savona, Voltri, Sestri Ponente e Genova a Riva Trigoso;

5) Proposta della Mediterranea di concedere alla Ditta Gennaro Vitiello di effettuare i suoi trasporti di carbone da Fuscaldo a Napoli coll'abbuono del 12 per cento, col vincolo di un trasporto minimo annuale di 2500 tonnellate;

6) Proposta dell'Adriatica per concessione alla Società Oleifici Veneti Riuniti di Genova di rinnovare in suo nome il contratto colla Ditta F. G. Schmidt, per trasporto di semi oleosi, semi oleosi di ricino, semi oleosi in genere e gherigli di albicocco da Venezia Marittima e Venezia S. L. a San Martino Buonalbergo ed a Legnago alle condizioni seguenti: durata della concessione tre anni, salva disdetta di anno in anno con preavviso di due mesi; — prezzo di L. 4.28995 a tonnellata per almeno 1000 tonnellate di semi oleosi da trasportarsi

in un anno da Venezia M. a Legnago; — ribasso del 20 per cento sulla tariffa normale pel trasporto da Venezia S. L. a San Martino Buonalbergo pel trasporto in un anno di non meno di 200 vagoni di semi oleosi di ricino, semi oleosi in genere e gherigli di albicocco; — alla formazione dei quantitativi minimi concorreranno anche i trasporti di semi oleosi effettuati a tariffa normale da Genova a Legnago o a San Martino Buonalbergo, nel limite massimo di 1500 tonnellate;

7) Proposta della Mediterranea, per la quale la concessione accordata alla Ditta Isidoro Heess per trasporti di giobertite da Settimo Torinese ed Alpignano a Pisa ed a Livorno, e da Settimo ad Avigliana, è rinnovata per un altro anno ed alle stesse condizioni, ed è estesa anche ai trasporti in destinazione di Genova e Modane, aumentando il quantitativo minimo da 200 a 300 tonnellate.

— Abbiamo da Palermo che la Società delle Strade Ferrate della Sicilia, allo scopo di agevolare l'industria, ora nascente, dell'estrazione dell'asfalto naturale dalla roccia asfaltica, è venuta nella determinazione di rimaneggiare la tariffa locale interna n. 204, piccola velocità, per includervi le due voci: « Roccia asfaltica macinata in sacchi » e « Mastice di asfalto in pani », inscrivendo la prima nell'attuale serie A della tariffa stessa, e la seconda in una serie C, appositamente creata con basi tali, che permettano di trasportare il mastice di asfalto da Ragusa a Siracusa-Porto al prezzo di L. 4.9028 per tonnellata. All'uopo la prefata Società ha presentata all'approvazione governativa la regolare proposta.

— Il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate ha approvato una appendice alla Convenzione-Regolamento tra la Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo e della Sicilia per il servizio cumulativo dei trasporti attraverso lo stretto di Messina, via di Reggio, per il servizio comune a Reggio-Porto transito e per lo scambio del materiale rotabile dei copertoni e degli attrezzi. Colla detta appendice resta stabilito l'accordo circa il nolo dei carri scambiati in servizio cumulativo sullo stretto di Messina fra le Reti Continentali e quella Sicula.

— Siamo informati che le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatica e della Sicilia, hanno stabilito di concedere anche nel corrente anno, per il periodo dal 1° febbraio al 31 agosto p. v. la riduzione temporanea delle tariffe per i trasporti di acetato e di solfato di rame per uso agrario.

— Con recente Decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio venne approvata la proposta presentata dalla Mediterranea, d'accordo coll'Adriatica e colla Sicula, per la quale la validità della tariffa eccezionale n. 1002, piccola velocità, per i trasporti a vagone completo di vino comune, mosto ed uva pigiata in botti o barili, è prorogata per un altr'anno, e cioè dal 14 febbraio 1902 al 14 febbraio 1903.

— Sappiamo che la Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali, d'accordo colla Mediterranea e colla Sicula, ha disposto, coll'approvazione governativa, per la pubblicazione di una seconda edizione della tariffa per i biglietti combinabili, contenente le modificazioni dei prezzi, dipendentemente dall'aumento dell'imposta dal 13 al 16 0[0.

La nuova edizione della tariffa comprende anche alcune varianti od aggiunte, fra cui quella riguardante disposizioni per stabilire in 60 giorni la validità dei biglietti aventi estensione di percorrenza di almeno 3000 km., e l'altra che i biglietti combinabili possano rilasciarsi anche per l'itinerario con principio ad un transito internazionale e termine ad un altro, sempre quando la percorrenza non sia minore di 400 km.

— La Società mineraria, con sede in Venezia, avendo una miniera di antracite in Carnia, ha fatto istanza alle Amministrazioni ferroviarie per ottenere che a favore dei suoi trasporti del detto minerale in partenza dalla stazione per la Carnia, venga estesa l'applicazione della tariffa eccezionale n. 1006, piccola velocità. Ci risulta che, per assecondare una tale istanza, la Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali, d'accordo con quella delle Ferrovie del Mediterraneo, ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici la formale proposta per l'invocata estensione di tariffa.

— Con recente Decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, su conforme parere dei Ministri delle Finanze e del Tesoro, venne approvata la proposta della Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo di prorogare, in via di esperimento, per altri due anni, e cioè fino al 31 marzo 1904, la validità della tariffa locale n. 416, piccola velocità, pei trasporti di filati e cascami di cotone e casse vuote usate.

><

Sentenze in materia di infortuni sul lavoro.

In materia di infortuni sul lavoro si hanno i seguenti tre giudicati emessi: il primo dalla Cassazione di Roma; il secondo dalla Corte d'appello di Genova, ed il terzo dalla Cassazione di Torino:

1° — Il proprietario, che ha affidato il lavoro a cottimo a persona dell'arte, non risponde civilmente dell'infortunio avvenuto nell'esecuzione di esso;

2° — L'infortunio imputabile all'industriale, o ai suoi commessi, o ai terzi estranei al lavoro, ma dal lavoro stesso in nessuna guisa dipendente, è escluso dalla assicurazione, sebbene sia avvenuto nel tempo e sul luogo del lavoro;

3° — Condizioni per l'azione di responsabilità civile per danni derivanti da un infortunio sul lavoro sono l'esistenza di un fatto dannoso e la colpa di chi diede causa al fatto. La prova di queste condizioni spetta alla vittima dell'infortunio.

><

Sentenza di Cassazione in materia di responsabilità della pubblica Amministrazione.

La Corte di Cassazione di Roma ha emessa la seguente sentenza in materia di *responsabilità della pubblica Amministrazione:*

« Allo Stato, che, provvedendo ad un interesse generale, eseguisce un'opera pubblica, non è applicabile il principio di responsabilità per colpa aquiliana, di cui all'articolo 1151 del Codice civile; — lo Stato è invece tenuto a risarcire, ai termini dell'articolo 46 della Legge sulle espropriazioni, il danno permanente per la perdita o diminuzione di un diritto che il privato subisce in conseguenza dell'opera, e che altrimenti non si sarebbe verificato se l'opera non fosse stata eseguita.

« Quando si tratti di danni, che si asseriscono prodotti dalla costruzione di una strada provinciale di serie eseguita dallo Stato in virtù della Legge 23 luglio 1881, n. 333, e la strada sia già stata collaudata e consegnata senza riserve alla Provincia, il privato ha azione soltanto contro l'Amministrazione provinciale, la quale non ha diritto di chiamare in garanzia lo Stato ».

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Viareggio-Livorno-Cecina. — Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha tenuto una seduta straordinaria a sezioni riunite per esaminare il progetto di massima di questa ferrovia ed ha opinato che tecnicamente possa, con alcune modifiche, ritenersi ammissibile come progetto di massima; ma che la proposta linea non appare giustificata da corrispondenti utilità nel rispetto economico, specialmente pel tronco Viareggio-Livorno.

— A Viareggio ha avuto luogo un'adunanza, alla quale assistettero l'on. Brunicardi, il Sindaco di Viareggio, cav. Franco, il Sindaco e la Giunta di Livorno. Si deliberò di aderire alla protesta del Comune di Viareggio contro la notizia che s'intenda costruire solo il tronco Livorno-Cecina. Il Sindaco di Livorno si impegnò di portare in Consiglio la questione della sovvenzione del Comune di Viareggio.

Ferrovia Mondovì-Villanova. — Con decreto ministeriale dei giorni scorsi fu approvato il progetto esecutivo della ferrovia Mondovì-Villanova.

Direttissima Roma-Napoli. — In una seduta presieduta dal ministro on. Giusso, che durò dalle 15 alle 20.30, furono approvate dalla Sotto-Commissione con alcune modificazioni la relazione tecnica, quella sulla trazione elettrica e la relazione economico-amministrativa per la direttissima Roma-Napoli, le quali saranno sottoposte alla Commissione plenaria delle Ferrovie complementari, che il Ministro intende convocare prestissimo.

Ferrovia Alessandria-Ovada. — Il Consiglio Comunale di Alessandria ha presentato al Governo la domanda per la costruzione ed esercizio della linea Alessandria-Ovada. Il sindaco assicurò che si avrà il sussidio di tutti i Comuni interessati, eccezione fatta per Castellazzo Bormida, il quale vorrebbe una variante al progetto. Diede anche come probabile il concorso della Provincia e del Comune di Genova; e disse potersi ritenere come cosa fatta la costruzione della linea se il Governo, e si hanno buone speranze, accorderà il sussidio chilometrico.

La linea si costruirebbe dalla Società Veneta, che già fece il progetto, e probabilmente l'esercizio verrebbe assunto dalla Mediterranea.

La proposta, appoggiata dall'on. Frascara, con assennate osservazioni, venne approvata all'unanimità dal Consiglio Comunale.

Ferrovia Castelvetrano-Porto Empedocle. — Il 12 corr. a Palermo, in casa del comm. Tascalanza, si riunì il Comitato promotore pel comizio dei Sindaci della Sicilia per la ferrovia Castelvetrano-Porto Empedocle. Si formulò un ordine del giorno da approvarsi nel grande comizio di Sindaci dalla Sicilia che avvenne il giorno 19.

Al Politeama Garibaldi si approvò pure un proclama col quale si invitavano i Sindaci dell'isola a non mancare alla manifestazione di domenica e si deliberò di invitare al comizio tutti i Senatori e Deputati siciliani.

Ferrovia della Valsugana. — La Deputazione provinciale di Venezia ha diramata la Relazione sulla proposta di chiedere al Governo la concessione per la costruzione e per l'esercizio della ferrovia Mestre-Bassano-Primolano-Tezze, in relazione ai voti già espressi dal Consiglio Comunale, e quindi in senso favorevole all'adozione degli oneri relativi.

La parte proposta, nei suoi capitoli principali, è la seguente:

È autorizzata la Deputazione Provinciale a chiedere, in concorso del Comune di Venezia ,al Governo la concessione della costruzione e dell'esercizio della linea Mestre-Bassano-Primolano-Tezze alle seguenti condizioni:

a) che sia accordato il sussidio chilometrico massimo consentito dalle leggi 27 giugno 1897, n. 228, e 30 aprile 1899, n. 168, e cioè di lire 5000 al chilometro per il tronco Mestre-Bassano per anni 70 e di lire 6000 al chilometro per il tronco Bassano-Primolano-Tezze pure per anni 70;

b) che alla linea stessa siano accordati tutti quei provvedimenti nei riguardi del ponte sulla Laguna, dell'uso delle due stazioni di Venezia, di quelle di Mestre, di Castelfranco e di Bassano, e dell'uso delle forze idrauliche per la trazione elettrica, cogli altri vantaggi che fossero consentiti dalle leggi, diretti a favorire ed incrementare sulla linea stessa lo sviluppo del traffico internazionale.

È ritenuto che la spesa di lire 13,799,660, di cui i detti progetti, debba stare per due terzi a carico del Comune e per un terzo a carico della Provincia.

È autorizzata la Deputazione Provinciale, in concorso della Giunta comunale, a contrarre un prestito con un Istituto di credito od altra Ditta assuntrice per L. 9.568,416 alle migliori condizioni possibili, ammortizzabile in anni 70, destinando a tale scopo il complessivo importo della sovvenzione governativa di L. 430,000 annue.

È autorizzata ancora la Deputazione Provinciale a contrarre con un Istituto di credito od altra Ditta assuntrice il prestito che si renderà necessario pel concorso della Provincia con L. 1,400,000 nella costruzione della linea. Detto prestito sarà ammortizzabile in 40 anni al tasso non inferiore al 4 ed un quarto per cento.

Ferrovia Napoli-Sorrento. — Furono presentati al Governo due progetti e due domande per la concessione di una ferrovia da Napoli a Sorrento; il Governo ne deferì l'esame al Comitato Superiore delle Strade Ferrate, il quale ha opinato che i due progetti abbiano bisogno di ulteriori studi.

Ferrovie Secondarie Sarde. — La Direzione delle Ferrovie Secondarie Sarde aveva fatto proposte di facilitazioni nell'esercizio di queste ferrovie, analoghe a quelle stabilite pel servizio economico sulle grandi reti del continente; queste proposte ebbero ora il parere favorevole del Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1901 al 20 gennaio 1902.* — Nella decade dall'11 al 20 gennaio 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 3,600,490.14, con un aumento di L. 191,001.02 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1901 al 20 gennaio 1902 si ragguaglia a L. 85,139,860.15, presentando un aumento di L. 1,054,418.36 in confronto dello stesso periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° al 20 gennaio 1902.* — Nella decade dall'11 al 20 gennaio 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 2,953,079.49, con un aumento di lire 383,715.18 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° al 20 gennaio 1901 si ragguaglia a L. 5,685,300.18, e presenta un aumento di lire 464,829.79 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie elettriche sotterranee di Londra. — La « British Westinghouse Electric e Manufacturing Company » ricevette il contratto per le macchine elettriche per le ferrovie sotterranee di Londra. Le generatrici elettriche avranno le stesse dimensioni di quelle costruite per il « Manhattan Elevated Railway Company » di New York che ora sono considerate le più potenti del mondo. Le ge-

neratrici Westinghouse, in servizio sul Manhattan Railway, hanno una capacità di 6650 cavalli e quelle che sono proposte per il Metropolitano di Londra avranno l'enorme capacità di 6600 cavalli ciascuna.

Esse saranno azionate da turbine: fatto assai notevole perchè è la prima volta che si fanno costruire delle turbine aventi anche solo il terzo di questa dimensione.

Queste macchine pesano 40,800 kg. ciascuna, hanno un'altezza di m. 12.80, ed una sola fornisce tanta energia quanto 500,000 uomini.

La stazione centrale proposta avrà una potenza di 70,100 cavalli al minimo e 100,000 al massimo. Fra due anni il Metropolitano elettrico di Londra sarà un affare compiuto.

È interessante notare che le macchine elettriche per le ferrovie sotterranee delle tre più grandi città del mondo: Londra, Parigi e New York, sono state disegnate e costruite dalla Westinghouse.

Ferrovie Russe. — Secondo il *Bollettino russo di statistica e di legislazione finanziaria*, il debito pubblico russo nel 1887 comportava in media il 4.80 0[0 di interesse, e si elevava a 13,262 milioni; e, fatta deduzione dei crediti dello Stato e delle sue ferrovie, il passivo netto si elevava a 9762 milioni. Nel 1902 il debito si eleva a 17,252 milioni; il tasso medio d'interesse è del 4 0[0.

L'attivo è rappresentato, in prima linea, da 40,000 km. di ferrovie, che hanno dato 368 milioni di franchi di prodotto netto nel 1901, da crediti d'annualità, dai capitali impiegati nelle operazioni della Banca di Russia. Se si capitalizzano queste annualità e il prodotto netto della rete ferroviaria dello Stato, si ottiene un totale di 13,700 milioni di franchi, cosicchè il passivo dello Stato si riduce a 3550 milioni. Dal 1887 al 1902 lo Stato ha costruito le ferrovie sui fondi generali del bilancio: la sola transiberiana ha assorbito 1500 milioni; la spesa globale è di milioni 2300.

Durante questi 14 anni il funzionamento normale dell'ammortamento (ammortamenti imputati sul bilancio ordinario) ha estinto per più di 1100 milioni di franchi di obbligazioni.

Ferrovie Egiziane. — *Progetti di tramvie nella Valle del Nilo.* — È allo studio il progetto di costruzione di una linea di tramvie dal Nilo al Mar Rosso, di una linea dal Nilo a El-Obeid nel Cordofan, e di un'altra linea da Ghezireh a Kawa. Quest'ultima traverserebbe una provincia ricchissima in cereali, nella quale i mezzi di trasporto di tali prodotti fanno attualmente difetto. Una linea è pure allo studio, la quale congiungerebbe i ricchi granai di Gedaret fino a Gallalat (frontiera abissina) e al Nilo Azzurro.

Ferrovie dell'Argentina. — Attualmente nell'Argentina sono in costruzione 1700 kilom. di ferrovie, così distribuite nelle varie regioni della repubblica:

Ferrovia del Pacifico: ha in costruzione il tronco da Italò a Buena Esperanza, km. 147; quello da Saforcada a Colonia Isabel, km. 100;

Ferrovia Buenos Aires y Rosario: tronco da La Carlotta a Rio IV, km. 106;

Ferrovia ovest di Buenos Aires: il tronco da Trenque Lanquen a Caruè e da Lincoln fino alla Pampa, km. 200, e all'ovest di Banderalò, km. 120;

Ferrovia del Sud: il tronco da Bahia Blanca e Olavarria, km. 280;

Ferrovia Gran Oeste Argentino: da La Dormida a San Rafael, km. 200;

Ferrovia Central Entrerriano: da Villaguay a Concordia, km. 115;

Ferrovia Central Argentino: da Finuat a Rio IV, chilometri 267;

Ferrovia Central del Chubut, km. 50.

La ferrovia del Pacifico darà principio, nell'anno corrente, alla costruzione di un viadotto per ottenere l'entrata indipendente alla stazione del Retiro. Detta Impresa si propone costrurre il viadotto in pietra, piuttosto che in ferro, per evitare le vibrazioni che producono le costruzioni in ferro.

In tutti questi lavori si utilizzeranno materiali del paese, e si calcola che costeranno più di 7 milioni di pesos oro.

Ferrovia Francese nel Sudan. — Il Ministro delle Colonie, Decrais, ha presentato alla Camera un progetto per l'anticipazione, da parte del Tesoro, delle somme necessarie al compimento della ferrovia del Sudan.

Ferrovie Russe in Cina. — Telegrafano al *Temps* da Pietroburgo: La Compagnia delle ferrovie russo-chinesi ha deciso la costruzione della linea ferroviaria Kiachta-Pechino. Un ingegnere delle ferrovie della Manciuria è partito con personale numeroso per cominciare il tracciato della nuova linea. Costruita la linea di Kiachta-Pechino, i russi si raccorderanno alla linea franco-belga da Pechino a Hankeou e potranno arrivare per terra alle rive del Yang-Tsè, il grande mercato commerciale dell'estremo Oriente.

Notizie Diverse

Disegno d'un canale per forza motrice derivante dal Po. — Il signor Celestino Biglia, di Torino, ha presentato il progetto e la domanda di concessione per la costruzione di un canale per forza motrice da derivare dal Po, con immissione delle acque del torrente Lenta.

La derivazione progettata è situata nel territorio di Oncino, nel circondario di Saluzzo, regione detta del Boschetto, e poco a monte del ponte sul Po, per la strada comunale di Oncino.

Si tratterebbe, anzitutto, di derivare le acque della Lenta, con una diga a circa 300 metri a monte della confluenza di questo torrente col Po, e, con un canale apposito, portare le sue acque in detto fiume, da cui si fa la presa per impinguare un altro canale capace di produrre una considerevole forza motrice, da destinare a sviluppo di energia elettrica per servire a vari Comuni dei circondari di Saluzzo e di Pinerolo a scopo di illuminazione e funzionamento di opifici.

La derivazione dovrebbe essere perenne, valersi di tutte le acque ordinarie dei due denominati corsi d'acqua, valutate in moduli 25 in totale, ed utilizzare una caduta di m. 96.40, per cui la forza nominale utilizzabile riescirebbe nelle epoche nornali di cavalli dinamici 3200 ed effettivi 2400.

Questa forza però diminuisce alquanto nei casi di speciali siccità invernali, potendo la portata scendere talvolta a moduli 20, e quindi la forza a cavalli nominali 2587 ed effettivi 1940.

Con questa derivazione il signor Celestino Biglia ha in animo di promuovere in quella vasta zona l'impianto di nuove industrie e di sviluppare specialmente quelle agricole a cui potrà essere applicata l'energia elettrica.

La spesa per la costruzione del canale e di tutte le altre opere accessorie viene calcolata in L. 550,000.

Per un nuovo ponte sul Po. — Domenica fu tenuto a Piacenza un comizio nel quale dopo vari discorsi fu approvato un ordine del giorno chiedente il concorso del Governo per la costruzione di un nuovo ponte sul Po.

Consorzio per bonificazione terreni fra Piave e il mare. — Con Decreto Reale del 26 corr., è stato costituito un Consorzio speciale di esecuzione delle opere di bonifica dei terreni compresi fra Piave Vecchia, Piave Nuova e il mare fra i proprietari interessati, respingendosi tutti i reclami inoltrati contro tale costituzione.

Congresso delle Società economiche. — Una speciale Commissione, nominata dalla Società protettrice dell'Industria nazionale, è dietro a scegliere i temi per il

Congresso delle Società economiche, che si terrà quest'anno a Torino, in coincidenza con l'Esposizione internazionale d'Arte decorativa moderna.

Il Congresso sarà presieduto dall'illustre deputato Boselli.

Nuovo sistema di trazione elettrica. — Domenica scorsa, 26 corr., ebbero luogo a Castellammare di Stabia, alla presenza di notabilità tecniche, gli esperimenti del nuovo sistema di trazione elettsica dell'ingegnere Cattori.

Col sistema di trazione Cattori, la corrente da una delle rotaie passa al motore e da questo all'altra rotaia ed al filo che ritorna alla dinamo della officina di produzione, filo che può essere disposto nel punto più conveniente della strada che deve percorrere il treno.

La corrente è inviata ad una potenziale relativamente bassa e non richiede un forte isolamento, per cui le rotaie possono essere semplicemente poggiate su traversine di legno imbevute di catrame.

Uno dei vantaggi della distribuzione in serie adottata dal capitano Cattori è la semplicità di funzionamento dei motori elettrici delle carrozze, i quali essendo alimentati da una corrente costante, si regolano facilmente per mezzo di resistenze poste in derivazione.

Un altro vantaggio è il seguente: siccome una vettura che trovasi sopra una sezione impiega la totale intensità di corrente prodotta dalla dinamo, così se un'altra locomotiva entrasse per caso nella stessa sezione, tutte e due le vetture sarebbero impossibilitate a continuare il loro cammino. La corrente difatti diminnendo istantaneamente di intensità non sarebbe più sufficiente a produrre il movimento. Lo scontro di due vetture è reso, in altri termini, impossibile.

Infine, notiamo che le rotaie di questa ferrovia elettrica sono quelle delle ordinarie ferrovie, in conseguenza nello stesso tratto possono, a libertà, manovrare le vetture elettriche e quelle a vapore.

La trasformazione delle attuali linee non sarebbe molto costosa e sarebbe anche di facile attuazione.

Onorificenze. — S. M. il Re, su proposta del Ministro dei Lavori Pubblici, ha concessa la croce di uffiziale dell'Ordine della Corona d'Italia ai signori: Brandani ingegnere cav. Alberto, ing. capo-divisione della Rete Mediterranea; Ferrante ing. cav. Edmondo, ing. capo-sezione principale, id.; Tremontani ing. cav. Vittorio, ing. capo-sezione, id.; Storari ing. cav. Albano, ing. capo-sezione principale, id.; e la croce di cavaliere dello stesso Ordine ai signori: Capponago del Monte ing. Edoardo, ing. capo-sezione della Mediterranea; Dalla Vecchia Tito, ispettore del personale presso la Direzione generale della Rete Mediterranea; Oggero ing. Filippo Ernesto, ispettore-capo del Movimento della Rete Adriatica; Dondona ing. Leopoldo, capo-sezione all'ufficio tecnico centrale della Rete Adriatica.

Promozioni nel Corpo del Genio Civile. — Con decreto del 26 corrente furono fatte le seguenti promozioni nel Corpo Reale del Genio Civile: Farini, Somma, Galletti, Giordano e Lambertini, ingegneri di seconda classe, sono promossi alla prima classe; Selvaggi, Barnabei, Ventura, Azzara e Stasi, ingegneri di terza classe, sono promossi alla seconda classe; Noli, Ciampa, Colamenico, Andruzzi, Facillo e Andreocci, ingegneri allievi, sono promossi ingegneri di terza classe; Cricca e Giandotti sono nominati ingegneri allievi.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Lavori e Forniture per Ferrovie.

Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Per ampliamento della stazione di Canelli. Importo L. 7200. Tempo utile per la presentazione delle offerte sino al 3 febbraio 1902, ore 10.30;

Per ampliamento della stazione di Montalto. Importo L. 70,000. Tempo utile per la presentazione delle offerte sino all'8 febbraio 1902, ore 10.30;

Per sistemazione dei ponti Mignone e Marta in dipendenza del raddoppiamento del binario Civitavecchia-Montalto. Importo lire 250,000. Tempo utile per la presentazione delle offerte sino all'11 febbraio 1002, ore 10.30;

Per raddoppio del binario da Civitavecchia a Corneto. Importo L. 1,160,000. Tempo utile per la presentazione delle offerte sino al 18 febbraio 1902, ore 10.30;

Per raddoppio binario Corneto Montalto. Importo L. 530,000. Tempo utile per la presentazione delle offerte sino al 19 febbraio 1902, ore 10.30.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Adunanza del Consiglio d'Amministrazione, 31 gennaio). — Colla Ditta Bauchiero Fortunato, di Torino, per fornitura di n. 15,500 bandiere da segnalamento;

Colla Ditta Ferdinando Zanoletti, di Milano, per fornitura di kg. 12,000 di rame in lamiera;

Colla Ditta Broglia e Rusconi, di Milano, per fornitura di kg. 50,000 di stagno in pani;

Coll'officina meccanica di Fossano, per fornitura di kg. 100,000 di ghisa fusa in pezzi greggi;

Colla Ditta Fratelli Dell'Erra e C., di Novara, per fornitura di kg. 200,000 di ghisa come sopra;

Colla Ditta Watts, Watts e C., di Cardiff, per fornitura di tonnellate 30,000 di carbone grosso inglese mezzo grasso;

Colla Ditta Biagi Alfonso, di Cava dei Tirreni, per parziale ricostruzione del rivestimento di alcune tratte arco rovescio, e sistemazione cunetta e binario nella galleria di Spina fra San Mauro e Centola;

Colla Società Nazionale delle Officine di Savigliano per fornitura di 35 carri coperti a due assi per trasporto di derrate alimentari;

Colla Società pel commercio droghe, ecc., Paganini, Villani e C., di Milano, per fornitura di kg. 50,000 di solfato di rame;

Colla Ditta Perotti Nino, di Piacenza, per raddoppio binario fra San Nicolò e Piacenza;

Colla Ditta Viglienzoni cav. Giacomo, di Savona, per sistemazione in opera di armature in legname delle due arcate adiacenti alla seconda pila Ormea del viadotto Cevetta e Rovina fra Ceva e Nucetto:

Colla Ditta Carlo Ruchat e C., successori F. Fischer, di Firenze, per fornitura di tonnellate 22,000 di carbone inglese in mattonelle;

Colla Ditta Kössler, Mayer e Klinger, di Prato, per fornitura di metri 10,000 di stoffa di lana color avana per tendine delle carrozze;

Colla Ditta Cappellini Ambrogio, di Milano, per fornitura di kg. 30,000 di cordicelle di dimensioni diverse;

Colla Ditta Biagi Alfonso, di Cava dei Tirreni, per ricostruzione parziale di rivestimento e costruzione di arco rovescio e cunetta nella galleria S. Cataldo fra Celle Bulgheria e Torre Orsaia;

Colla Società Ligure metallurgica di Genova per fornitura di kg. 100,000 di acciaio per molle di locomotive e veicoli;

Colla Società Metallurgica Italiana di Livorno per fornitura di 400 piastre di rame rosso per focolai di locomotive.

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Deputazione Provinciale di Roma (4 febbraio, ore 11, unico defin.). — Appalto dei lavori di deviazione di Montedoro della lunghezza di metri 854.40, per L. 30,000. Deposito provvisorio lire 1500.

Ministero Lavori Pubblici e R. Prefettura di Avellino (4 febbraio, ore 12, secondo incanto). — Appalto dei lavori sul fondo e sulla costa discendente del Burrone Madonna Dell'Arco presso Ariano, provv. aggiud. per L. 238,198.77 col rib. cioè del 20.40 0[0.

Municipio di Grosseto (7 febbraio, ore 10). — Appalto dei lavori di ampliamento del cimitero di Sterpeto, per L. 9717.48. Deposito L. 300. Cauz. L. 800. Ultimaz. lavori 120 giorni.

Deputazione Provinciale di Alessandria (8 febbraio, ore 13). — Appalto sessennale della manutenzione della strada provinciale Acqui-Ponzone per Cavatore, tronco unico, scorrente nel circondario di Acqui, provv. aggiudicata per L. 2887 65 col ribasso cioè del 16.30 0[0. Cauz. un quarto canone annuo.

Municipio di San Pellegrino (Bergamo) (8 febbraio, ore 10). — Appalto dei lavori dell'acquedotto, per L. 19,750. Dep. L. 300. Cauz. defin. L. 2000. Ultim. lavori 4 mesi.

Municipio di Lucera (Foggia) (8 febbraio, ore 12). — Appalto dei lavori di sistemazione della Piazza S. Giacomo, provv. aggiud. per L. 35,211.56. Deposito provv. L. 800.

Municipio di Messina (10 febbraio, ore 14). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione del secondo e terzo tronco dell'acquedotto principale di Messina, dallo sbocco est della galleria Grioli al Monte Cicirello e da questa località al forte Gonzaga per L. 605,000. Deposito L. 8500. Cauzione L. 27,500. Offerte a tutto il 9 febbraio.

Deputazione Provinciale di Cagliari (10 febbraio, ore 12, secondo inc.). — Appalto dei lavori e forniture occorrenti alla manutenzione della rete stradale di quella provincia, formata dalle strade indicate nell'elenco annesso al capitolato di appalto, della complessiva lunghezza di m. 1,310,147.65 escluse le traverse e tutte quelle altre strade che nel corso dell'appalto saranno assunte in manutenzione della Provincia, della durata di anni 9, dal 1° aprile 1902 al 31 marzo 1911, per annue L. 381,515, e cioè annue L. 340,638.39 per lavori a corpo e L. 40,876.61 per lavori a misura. Deposito provv. L. 30,000.

R. Prefettura di Padova (10 febbraio, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori di urgente difesa a sinistra del Canale Pontelongo alla fronte Colombo, poco a monte del c. s. 71 in Comune di Codevigo, per L. 13,988. Dep. L. 700 e L. 700 per spese.

Municipio di Genova (11 febbraio, ore 14). — Appalto della costruzione dei condotti fugatori nella salita S. Bartolomeo e nel passo S. Nicolò, per L. 12,500. Dep. L. 1250 e L. 300 per spese. Ultimaz. lavori 4 mesi. Fatali 26 febbraio, ore 12.

Municipio di Quinto Valpantena (Verona) (11 febbraio, ore 9). — Appalto dei lavori di costruzione del nuovo cimitero di Poiano Vecchio per L. 9500. Deposito provvisorio L. 950 e L. 300 per le spese.

Deputazione Provinciale di Forlì (13 febbraio, ore 14). — Appalto della manutenzione:

1) della strada del Borello, dal 1° gennaio 1902 al 31 marzo 1908 per L. 41,090 81. Dep. provv. L. 1510;

2) Strada di Barbotto, dal 1° gennaio 1902 al 31 marzo 1908, per L. 7439.44. Dep. provv. L. 440;

3) Strada di Quarto dal 1° gennaio 1902 al 31 marzo 1908, per L. 7524.95. Dep. provv. L. 440;

4) Strada del Dismano, dal 1° gennaio 1902 al 31 marzo 1908, per L. 10,511.68. Dep. provv L. 480;

5) Strada di Mercato Saraceno, dal 1° gennaio 1902 al 31 marzo 1908, per L. 32,959.38. Deposito provvisorio L. 1370.

R. Prefettura di Caserta (14 febbraio, ore 10, defin.). — Appalto dei lavori per la rifioritura delle antiche scogliere e per la riparazione della banchina e della strada portuaria del porto di Formia per L. 58,000, delle quali L. 52,420.38 a base d'asta. Deposito L 2700.

Ministero Lavori Pubblici e R. Prefettura di Padova (15 febbraio, ore 10, un. defin). — Appalto dei lavori principali ed accessori occorrenti per la sistemazione degli argini destro e sinistro del fiume Gorzone dal ponte del Passetto alla Risvolta di Buoro Vecchio, in comune di Cavarzere, sull'estesa di m. 11,389 pei lavori principali, e di metri 13,704 per quelli accessori, importo L. 146,300. Dep. provv. L. 11,000.

Ministero dei Lavori pubblici e R. Prefettura di Palermo (17 febbraio, ore 12, fatali). — Appalto dei lavori occorrenti per costruire una scogliera in prolungamento del secondo braccio del molo di difesa del porto di Termini Imerese (Palermo), per una lunghezza di m. 1140 circa dall'estremo dell'attuale testata, venne deliberato per la presunta somma di L 122,703 26, dietro l'ottenuto ribasso di L. 12.30 0[0.

Municipio di Riesi (Caltanissetta) (20 febbraio, ore 9). — Appalto dei lavori della condottura delle acque potabili così dette del Pantano per L. 219,118 39. Dep. provv. L. 5000.

Prefettura di Palermo (20 febbraio, ore 10). — Appalto dei lavori di ricostruzione e di consolidamento del tratto di strada Nazionale n. 70, primo tronco Fiumetorto Caltavuturo, distrutto dalla frana nella località denominata S. Giovannello, compreso fra le progressive chilometriche 24,587 e 25,00) per L. 74,000 soggette a ribasso d'asta. Dep. provv. L. 3700 in Tesoreria. Fatali 7 marzo, ore 12.

Amministrazione Provinciale di Caserta (20 febbraio). — Appalto delle opere e provviste per la costruzione della strada provinciale Costantinopoli-Piazzolla, compresa tra il ponticello Giuliano sulla provinciale Nola-Castellammare ed il confine della provincia di Napoli presso il Casino De Siervo, passando nell'interno dell'abitato di Piazzolla di m. 2338.52, provv. aggiudicata col ribasso del 2 0[0 e del ventesimo su L. 79,770.31 e cioè per L. 74,266.17. Deposito provvisorio L. 2500.

APPALTI ALL'ESTERO.

Portogallo. — È indetto un appalto per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia in Portogallo, da Mirandella a Braganza, pel quale scadono i termini il 14 p. v. febbraio.

Gli intraprenditori e costruttori, che intendessero concorrere, possono chiedere al Museo Commerciale di Torino un esemplare della *Gazzetta Ufficiale Portoghese*, contenente il programma di concorso ed il quaderno d'oneri relativo.

Forniture diverse.

Aste.

Direzioni generali RR. Arsenali di Spezia, Napoli e Venezia (14 febbraio, ore 12). — Appalto della fornitura alla R. Marina di oggetti lavorati di bronzo, di ottone e di leghe diverse, provv. aggiudicata per L. 40,000, col ribasso cioè del 20 0[0. Deposito L. 5000.

— (15 febbraio, ore 11). — Appalto della fornitura alla R. Marina di materiali diversi per L. 60,000 in 2 lotti: il 1° per L. 34,800; il 2° per L. 25,200, da consegnarsi nei RR. Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia e Taranto e nel cantiere di Castellammare. Cauzione pel 1° lotto L. 3400, pel 2° L. 2520. Fatali 8 marzo, ore 12.

— (17 febbraio, ore 11). — Appalto della fornitura alla R. Marina di viti e punte di ferro e di ottone per L 101,500 in 2 lotti: il 1° per L. 54,500; il 2° per L. 47,000; da consegnarsi nei Regi Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia e Taranto e nel cantiere di Castellammare. Cauzione L. 5450 pel 1° lotto e L. 4700 pel 2°. Fatali 15 marzo, ore 12

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			Genn. 25	Febbr. 1
Azioni	Ferrovie	Biella	L. 528	528
»	»	Mediterranee	» 460	457.50
»	»	Meridionali	» 638	640.50
»	»	Pinerolo (1ª emiss.)	» 372	372
»	»	» (2ª »)	» 355	357
»	»	Secondarie Sarde	» 215	215
»	»	Sicule	» 670 ex	670 ex
Obbligazioni	Ferrovie	Adriatiche Mediterranee e		
»	»	Sicule *A. B. C. D.*	» 320.75	322.25
»	»	Cuneo 3 0[0	» 347	347
Obbligazioni	Ferrovie	Gottardo 3 1[2 %	» 100	99
»	»	Mediterranee 4 0[0	» 498	497
»	»	Meridionali	» 331	330
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 310.50	310
»	»	» 2ª emiss. »	303	303
»	»	Sarde, serie *A*	» 325	324.50
»	»	» serie *B*	» 325	324.50
»	»	» 1879	» 325	324 50
»	»	Savona	» 347	347
»	»	Secondarie Sarde	» 489	489
»	»	Sicule 4 0[0 oro	» 504.50	504.50
»	»	Tirreno	» 498	498
»	»	Vittorio Emanuele	» 356	355

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1901-1902. — *Dall'11 al 20 Gennaio 1902.* — *20ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4760	4726	+ 34	1028	1033	— 5
Media	4760	4732	+ 28	1011	1028	— 17
Viaggiatori	1,258,454.06	1,206,576.67	+ 51,877.39	48,131.82	46,228.51	+ 1,903.31
Bagagli e cani	62,640.59	61,981.06	+ 659.53	948.09	911.95	+ 36.14
Merci a G.V. e P.V. acc.	300,637.82	302,893.35	— 2,255.53	10,461.57	10,628.39	— 166.82
Merci a P. V.	1,858,398.61	1,721,164.25	+ 137,234.36	60,817.58	59,104.94	+ 1,712.64
TOTALE	3,480,131.08	3,292,615.33	+ 187,515.75	120,359.06	116,873.79	+ 3,485.27
Prodotti *dal 1° Luglio 1901 al 20 Gennaio 1902.*						
Viaggiatori	30,732,092 36	32,170,425.37	— 1,438,333.01	1,377,126.74	1,469,877.11	— 92,750.37
Bagagli e cani	1,443,632.75	1,543,623.92	— 99,991.17	37,136.76	40,853.94	— 3,717.18
Merci a G.V. e P. V. acc.	8,185,630.44	7,778,499.38	+ 407,131.06	285,132.11	269,672.29	+ 15,459.82
Merci a P. V.	41,484,416.94	39,307,699.09	+ 2,176,717.85	1,594,692.05	1,504,790.69	+ 89,901.36
TOTALE	81,845,772.49	80,800,247.76	+ 1,045,524.73	3,294,087.66	3,285,194.03	+ 8,893.63
Prodotto per chilometro.						
della decade	731.12	696.70	+ 34.42	117.08	113.14	+ 3.94
riassuntivo	17,194.49	17,075.28	+ 119.21	3,258.25	3,195.71	+ 62.54

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (2) 1a classe	Londra (2) 2a classe	Parigi (3) 1a classe	Parigi (3) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Londra (4) validità	Parigi (5) 1a classe	Parigi (5) 2a classe	Parigi (5) validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne) .	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	-			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	..			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	.			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	-			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

ANDATA — Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio. — RITORNO

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE							Treno lusso PENINSULAR-EXPRESS part. da Londra il venerdì
					(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	—	9 — a.	10 — a.	—	—	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	—	—		—	11 — a.	—		—
Douvres. . . . . —	—	11 03 a.		—	1 — p.	11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	—	12 31 p.		—	2 20 p.	12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	(F)	12 35 p.		—	2 24 p.	12 24 a.		12 24 a.
	W. R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 20 p.		—	3 — p.	1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 26 p.		—	3 06 p.	1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.		1 58 p.		—		2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.		1 59 p.		—		2 31 a.		
Folkestone . . . Par.			11 50 a.	—				
Boulogne (Buffet) Maritime o. E. oc. Arr.			1 30 p.	—				
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.			1 34 p.	—				
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.			2 20 p.	—				
Boulogne (Buffet) Central Arr.			2 25 p.	—				
Boulogne (Buffet) Central Par.			2 35 p.	—				
Amiens (Buffet) . Arr.		3 44 p.	4 10 p.	—	5 16 p.	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) . Par.		3 49 p.	4 15 p.	—	5 21 p.	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.	5 45 p.	5 50 p.	—	7 — p.	5 50 a.		
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	5 52 p.	—	7 42 p.	—	7 42 p.	7 03 a.		Per la grande cintura
Paris-PLM (Buff.) Arr.	6 32 p.	—	8 32 p.	—	8 32 p.	7 43 a.		
	1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)	1a 2a cl.	1a 2a cl.	Lusso (X)	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	10 20 p.	10 30 p.	1 35 p.	9 30 a.	2 — p.	
Dijon . . . . Arr.	12 20 p.	1 33 a.	2 40 a.	3 45 a.	5 38 p.	2 24 p.	7 15 p.	9 35 a.
Evian . . . . . —	2 16 p.	10 45 a.	—	2 16 p.	—	—	—	—
Genève . . . . —	10 43 a.	6 57 a.	—	11 14 a.	—	10 45 p.	—	—
Le Fayet-St-Gervais (Chamonix). . . . —	8 31 p.	12 20 p.	—	8 — p.	—	—	—	1 — p.
Aix-les-Bains . . . . —	8 58 a.	6 02 a.	6 46 a.	1 54 p.	9 39 p.	8 51 p.	12 21 a.	1 42 p.
Chambéry. . . . . . —	9 32 a.	6 37 a.	7 10 a.	2 31 p.	9 59 p.	9 26 p.	12 45 a.	2 03 p.
Modane . . . . —	1 46 p.	—	9 57 a.	7 42 p.	12 29 a.	—	3 34 a.	4 55 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	18 55	—	14 22	4 55	—	—	8 20 a.	21 16
Torino . . . . . . Par.	20 —	—	14 50	6 45	—	—	8 45	Sleeping-cars con Dining-car
Novara . . . . . . Arr.	21 56	—	16 47	9 14	—	—	10 55	
Milano . . . . . . Arr.	23 05	—	17 45	10 15	—	—	12 6	
Venezia . . . . . . Arr.	—	—	23 30	—	—	—	18 45	
Torino. . . . . . . Par.	20 05	—	15 —	5 25	—	—	8 40	
Genova . . . . . . Arr.	23 20	—	18 25	8 45	—	—	12 -	
San-Remo . . . —	5 45	—	23 33	—	—	—	16 44	
Pisa. . . . . —	3 20	—	23 25	12 35	—	—	17 —	
Firenze . . . . —	7 15	—	1 20	17 28	—	—	19 15	
Livorno . . . . —	5 36	—	0 7	15 5	—	—	18 —	
Roma . . . . —	10 10	—	7 —	19 15	—	—	23 43	
Napoli . . . . —	18 35	—	13 36	0 35	—	—	7 —	
Brindisi . . . . —	—	—	8 16	—	—	—	18 7	
Torino. . . . . . . Par.	20 05	—	—	—	—	—	8 40	21 30
Alessandria . . . . Arr.	21 32	—	—	—	—	—	10 13	22 59
Bologna . . . . —	2 31	—	—	—	—	—	14 50	3 01
Ancona . . . . —	7 13	—	—	—	—	—	23 -	6 40
Brindisi. . . . —	21 48	—	—	—	—	—	10 59	17 20
Firenze . . . . —	6 34	—	—	—	—	—	18 3	
Roma . . . . —	13 10	—	—	—	—	—	23 25	Arrivo a Brindisi la domenica
Napoli. . . . . . . Arr.	18 35	—	—	—	—	—	7 —	

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . Par.	8 50	—	—	15 5	Lusso (X)	—	—
Roma . . . . —	14 30	—	—	23 10		—	—
Firenze . . . . —	21 10	—	—	6 10	—	—	—
Brindisi . . . . —	7 —	—	—	17 33	—	—	—
Ancona . . . . —	20 25	—	—	5 35	—	—	—
Bologna . . . . —	1 35	—	—	10 30	—	10 30	—
Alessandria . . . . . —	7 15	—	14 20	17 10	—	21 55	—
Torino. . . . . . . Arr.	9 2	—	16 05	19 10	—	23 35	—
Brindisi . . . . . . Par.	—	—	18 35	—	—	9 42	—
Napoli. . . . . —	8 50	—	15 50	—	—	23 15	—
Roma . . . . —	14 50	—	21 —	—	14 20	8 15	—
Livorno . . . . —	21 6	—	2 —	8 30	19 25	13 15	—
Firenze . . . . —	19 35	—	21 5	7 15	17 30	12 10	—
Pisa. . . . . —	22 15	—	3 5	9 8	20 45	15 —	—
San Remo . . . —	18 32	—	1 45	8 9	—	14 15	—
Genova . . . . —	3 5	—	7 5	14 55	0 35	20 —	—
Torino. . . . . . . Arr.	7 —	—	10 25	19 10	4 50	23 35	—
Venezia . . . . . . Par.	—	—	—	8 45	—	14 —	—
Milano . . . . . . Par.	—	—	7 5	16 —	—	20 15	—
Novara . . . . —	—	—	8 7	17 1	—	21 15	—
Torino. . . . . . . Arr.	—	—	10 20	19 5	—	23 10	—
	(D)						
Torino. . . . . . . Par.	7 45	—	13 30	19 30	4 26	—	24 —
Modane (ora franc.). —	11 35 a.	—	5 20 p.	10 10 p.	7 24 a.	—	3 20 a.
Chambéry . . . . . . —	3 — p.	—	8 38 p.	12 22 a.	9 35 a.	6 47 a.	5 57 a.
Aix-les-Bains . . . . —	3 44 p.	—	9 12 p.	12 04 a.	9 55 a.	7 22 a.	6 18 a.
Le Fayet-St-Gervais —	11 15 a.	—	4 15 p.	2 — p.	—	—	—
Evian . . . . . —	12 38 p.	—	5 32 p.	—	—	4 40 a.	—
Genève . . . . . —	1 52 p.	—	8 02 p.	9 10 p.	—	5 52 a.	3 38 a.
	1a cl.						
Dijon . . . . —	12 4 a.	—	1 59 a.	5 9 a.	2 19 p.	1 23 p.	11 33 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	6 9 a.	—	6 38 a.	9 23 a.	6 41 p.	6 31 p.	5 15 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 12 a.		—	10 3 a.	—	6 47 p.	
Paris-Nord (Buffet Hôtel) Arr.	8 03 a.		—	10 52 a.	—	7 42 p.	
	1a 2a cl.	(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl.	Déjeun. 1a 2a cl. W. R(A)		Pranzo 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord (Buffet Hôtel) Par.	8 40 a.	9 35 a.	10 30 a.	11 20 a.	—	9 — p.	
Amiens (Buffet) . Arr.	10 28 a.		12 mer.	12 52 p.	—	10 46 p.	
Amiens (Buffet) . Par.	10 33 a.		12 20 p.	12 57 p.	—	10 51 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	12 18 p.		1 50 p.		—		
Boulogne (Buffet) Central Par.	12 23 p.		1 53 p.		—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.			1 58 p.		—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.			2 12 p.		—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora E. oc. Par.			2 08 p.		—		
Folkestone . . . Par.			4 10 p.		—		
Boulogne-Tintelleries Arr.	12 07 p.				—	12 31 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.	12 09 p.				—	12 33 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.	12 45 p.			2 55 p.	—	1 12 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.	12 57 p.	1 15 p.		3 01 p.	—	1 21 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.	1 30 p.			3 19 p.	—	1 39 a.	
Calais Maritime ora Eur. occ. Par.	1 26 p.			3 15 p.	—	1 35 a.	
Douvres. . . . . . . —	3 05 p.			5 15 p.	—	3 40 a.	
Londres Victoria . Arr.	—			7 — p.	—	—	
Londres Ch.-Cross. Arr.	4 55 p.		5 50 p.	—	—	5 40 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant riservato ai viaggiatori di 1a classe. Non sono ammessi i viaggiatori di 2a classe se non pagano il supplemento dalla 2a alla 1a classe. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 10 30 ant. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Calais col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 11.20 ant. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.30 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino. — (X) Dal 20 novembre al 9 gennaio i treni di lusso Parigi-Roma avranno luogo tre volte per settimana, cioè: il lunedì, mercoledì e venerdì in partenza da Parigi; martedì, giovedì e sabato in partenza da Modane. Dal 10 gennaio fino al 15 maggio tutti i giorni. Questo treno è composto di *wagons-lits* e di *restaurant.*

Torino, 1902 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

G. Pentai Dirett. responsabile

ANNO XXXV. Sabato, 8 Febbraio 1902 NUM. 6.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

L'ESERCIZIO DELLE TRE GRANDI RETI

DAL 1885 AL 1900

(*Cont., vedi N. 52, 1901*).

Il servizio ferroviario del Porto di Genova.

Dagli allegati del secondo volume della prima parte della Statistica, riassumiamo l'interessante Relazione del R. Ispettore del Circolo di Genova, ing. Rota, intorno al servizio ferroviario del porto di Genova, perchè essa comprende tutta la storia del nostro maggior porto e reca cronologicamente tutte le vicende dei lavori di miglioramento compiuti dal tredicesimo secolo ai giorni nostri.

Da essa emergono maggiormente i progressi conseguiti e le difficoltà superate e da superare per renderlo atto a rendere i grandi servizi a cui è destinato col crescere continuo del movimento commerciale italiano.

Perciò crediamo non inutile ritornare sopra un argomento che il *Monitore* ha più volte trattato.

Cenni statistici sui lavori del porto di Genova. — Nel suo stato primitivo, il porto di Genova consisteva nel seno compreso fra il Capo di Faro, a ponente, e la pendice di Sarzano a levante, che, avanzandosi come una lingua sottile di terra e protraendosi in mare con una catena di scogli subacquei, offriva una naturale difesa alle navi. Lungo le sponde di questa insenatura le materie convogliate dai torrenti ed i detriti delle pendici formarono poi delle spiaggie, sulle quali si andò ampliando la città per sopperire ai bisogni della crescente popolazione che i commerci attiravano a Genova.

È presumibilmente nel secolo XI che, riconosciute le condizioni natureli del porto non più atte a soddisfare alle esigenze della navigazione, fu intrapresa la costruzione delle prime opere, destinate ad ottenere una stazione ridossata più ampia e più adatta ai bisogni.

I primi lavori eseguiti consistettero in opere di riparo addossate alla catena degli scogli che dalla piazza del Molo (oggi piazza Cavour) s'internava in mare verso ponente. Queste opere vennero poi migliorate nel 1248, e nel 1283 trasformate in un vero e proprio molo, che fu poi prolungato a varie riprese, fra il 1300 ed il 1563, fino ad ottenere in parte l'opera che oggi ancora si designa col nome di *Molo Vecchio*.

In questo stesso periodo di tempo fu recinto il porto di mura destinate a proteggere la città dal mare; furono costruiti i ponti da sbarco nella sua parte orientale e furono eseguiti la *Darsena*, fuori della porta dei Vacca, ed il *Porto Franco* nell'insenatura del seno del Mandraccio.

Compiute queste opere, riconoscendosi che il porto era ancora in cattive condizioni, sia riguardo alla tranquillità delle acque ed alla sicurezza delle navi, sia riguardo alla facilità delle operazioni commerciali, venne deliberata la costruzione del *Molo Nuovo*, che fu eseguita fra il 1634 ed il 1636. Quest'opera apportò un considerevole miglioramento; pur tuttavia il porto rimaneva ancora in gran parte indifeso dalle traversie di libeccio e di mezzogiorno, come anche dai venti sciroccali.

Vennero allora in campo vari disegni diretti a prolungare, in diversa misura e direzione, il Molo Vecchio o il Molo Nuovo; ma, sia a causa dei mutamenti succedutisi nelle condizioni politiche della Liguria, sia per difficoltà finanziarie, sia infine per il discorde parere degli uomini competenti in ordine alla natura ed all'entità delle opere da attuare, passarono poco meno di due secoli senza che si eseguisse alcunchè di rilevante per il miglioramento del porto.

Soltanto dopo la memorabile burrasca del 1821, che cagionò tanti danni al naviglio ed alle opere portuali, fu intrapresa e condotta a termine verso il 1835, sotto la direzione del colonnello Chiodo, la costruzione del braccio a martello del Molo Vecchio, in direzione parallela al Molo Nuovo.

La burrasca del 1843 dimostrò la necessità di prolungare anche il Molo Nuovo, ed il prolungamento, che per ragioni finanziarie fu peraltro assai limitato, ebbe esecuzione fra il 1846 ed il 1850.

In questo stesso periodo di tempo vennero costruite dal Municipio, col concorso dello Stato, alcune strade carraie per mettere in comunicazione fra loro le due zone, orientale ed occidentale, del porto e per migliorare le vie d'accesso dal porto alla città, e si costruì nella Darsena il bacino di carenaggio per il raddobbo delle navi.

Verso il 1852, essendo pressochè compiuta la ferrovia Torino-Genova, fu costruita in servizio del porto la stazione marittima di *piazza Caricamento,* collegata alla stazione di piazza Principe mediante un binario corrente lungo la via Carlo Alberto.

Questi impianti furono aperti all'esercizio il 18 dicembre 1853.

Per ottenere poi un'altra comunicazione con la ferrovia, nella parte occidentale del porto, il Governo nel 1854 autorizzò il Municipio di Sampierdarena ad aprire nel colle di San Benigno la galleria detta del *Passo Nuovo*, a costrurre il ponte di sbarco che fu poi trasformato nell'attuale *ponte Caracciolo*, e ad aprire all'esercizio la *ferrovia a cavalli* per mettere in comunicazione questo ponte con l'abitato e con la stazione di Sampierdarena.

Queste opere, prima ancora che fossero completate, furono cedute allo Stato con la convenzione 10 febbraio 1858, approvata con legge 4 luglio stesso anno.

Le opere prodotte furono aperte all'esercizio il 22 agosto 1858 ed importarono la spesa di circa 1,860,000 lire.

Nello stesso periodo di tempo (1856) fu pure aperta all'esercizio la *linea della Coscia* per mettere in comunicazione i magazzini della stazione di Sampierdarena con la galleria del *Passo Nuovo* e quindi con la parte occidentale del porto.

Dal 1856 al 1858 fu eseguito, in due riprese, un altro prolungamento del *Molo Nuovo*, fino a formare l'opera che ancora oggi si designa con questo nome; inoltre furono costrutte le calate di congiunzione tra gli scali della *Chiappella* ed il ponte da sbarco al Passo Nuovo (*ponte Caracciolo*), e la calata nel seno del Mandraccio, e quest'ultimo lavoro fu anche coordinato ad un miglioramento delle comunicazioni fra la città ed il porto, al quale provvide il Municipio.

Intanto, fino dal 1856 era stata nominata dal Governo una Commissione, con l'incarico di esaminare svariati progetti redatti da ingegneri e capitani marittimi per la sistemazione e l'ampliamento del porto; ma quella Commissione non aveva trovato alcuna proposta che le sembrasse soddisfacente a tutte le esigenze del commercio e della navigazione.

Nel 1864, spinto dalla necessità di giungere ad una definitiva determinazione, il Governo ordinò allora lo studio e la compilazione di un progetto, il quale fosse atto a soddisfare i presumibili bisogni del commercio per il periodo di mezzo secolo.

Il progetto, che in seguito a questo incarico venne rassegnato al Ministero nel 1865, era basato sul principio di creare un avamporto che, per orientazione e facilità di entrata e per sicurezza di stazione, fosse atto, col progredire del traffico, a divenire un nuovo porto commerciale.

Fra le opere che figuravano nel detto progetto, il Governo stimò utile di dare la precedenza ad una linea di banchine fra la Darsena e San Lazzaro, le quali furono poi costrutte e designate col nome di *Nuovi approdi*.

Ma contro il progetto governativo pel 1865 si sollevarono vivissime le opposizioni della gente di mare, la quale voleva che la nuova bocca del porto fosse rivolta a ponente, mentre nel detto progetto si conservava l'orientazione a levante, e ad esplicazione di queste opposizioni venne alla luce una vera fioritura di altri disegni, che moltiplicarono le discussioni e le divergenze.

Di fronte a tanti dispareri, il Governo nel 1874 affidò la risoluzione del problema ad una nuova Commissione, la quale fu di voto che dovesse prevalere il concetto di mantenere l'entrata del porto con orientazione a levante.

Intanto venivano ultimate altre grandi linee di comunicazione: il 25 gennaio 1872 fu aperto all'esercizio l'ultimo tronco della linea Sampierdarena-Ventimiglia, ed il 24 ottobre 1874 fu aperto all'esercizio il tronco Sestri-Spezia a completamento della linea della Riviera di levante.

Ma il porto si trovava allora in condizioni poco soddisfacenti; i fondali in prossimità delle sponde di approdo non corrispondevano più all'aumentato pescante delle navi, per cui le operazioni commerciali si facevano quasi esclusivamente per mezzo di chiatte; gli impianti ferroviari ed i mezzi di raddobbo delle navi erano assolutamente insufficienti al bisogno.

Intervenne allora il duca di Galliera con la munifica offerta di 20 milioni di lire, per concorrere all'ampliamento ed alla sistemazione del porto, secondo un progetto che potesse riportare il suo gradimento.

Il progetto scelto a questo scopo dal Municipio di Genova, ed approvato poi dal Governo, fissava l'orientazione della bocca a levante e comprendeva essenzialmente due serie di opere, cioè le esterne e le interne, destinate le une all'ingrandimento, le altre alla sistemazione dell'antico porto.

Per l'attuazione di questo progetto, fu stipulata fra il Governo ed il duca di Galliera la convenzione in data 11 aprile 1876, approvata poi con legge del 9 luglio dello stesso anno.

I lavori ebbero principio nell'ottobre del 1877, e nell'ottobre del 1888 erano ultimate tutte le opere tassativamente contemplate nella convenzione Galliera, cioè i nuovi moli orientale ed occidentale (ora *Molo Giano* e *Molo Galliera*), i nuovi ponti sporgenti e la nuova banchina d'accosto, i principali impianti ferroviari e le nuove gallerie di accesso al porto.

Negli anni seguenti furono costrutte le tettoie ed i magazzini per il deposito delle merci; fu eseguito l'impianto degli apparecchi idraulici di sollevamento; furono eretti i fabbricati per la dogana e per la stazione viaggiatori al ponte Federico Guglielmo; furono costruiti i bacini da carenaggio al Molo Giano; fu fatto l'impianto dell'illuminazione elettrica sulle calate, e furono eseguite tutte le altre opere complementari che oggi corredano il porto.

A questi lavori fu provveduto, oltrechè con gli stanziamenti della legge 9 luglio 1876, con altri fondi stanziati con le leggi 3 luglio 1884 e 28 luglio 1895.

La spesa per le opere ed impianti ferroviari eseguiti nell'ambito del porto, e per le nuove linee di allacciamento, è ascesa in complesso a L. 62,500,000.

Nel tempo stesso che nel porto si eseguivano i lavori sopra accennati, il Governo attuava pure la costruzione di nuove ferrovie, destinate a migliorare le comunicazioni fra Genova e la valle del Po.

E così il 1° giugno 1889 fu aperta all'esercizio la *linea succursale dei Giovi*, che congiunge le stazioni di Sampierdarena e Ronco con pendenze assai più miti di quelle della vecchia linea dei Giovi, ed il 18 giugno 1894 venne pure attivata la linea *Sampierdarena-Ovada*, destinata a deviare da Novi una parte del traffico proveniente da Genova e diretto al Piemonte.

Inoltre con la citata legge 28 luglio 1895 fu provveduto a migliorare le comunicazioni fra il porto e Sampierdarena, mediante il rialzamento del tratto della linea della Coscia che percorreva a raso la via Vittorio Emanuele ed il conseguente allargamento del viadotto di Sampierdarena per l'impianto di un quarto binario sul viadotto stesso. Fu pure provveduto ad aumentare la potenzialità degli impianti ferroviari di Sampierdarena, con l'ampliamento del *parco Polcevera* e con la costruzione del nuovo *parco Frova*, col raddoppiamento dei binari al bivio Torbella, con l'impianto degli apparati centrali e con altre opere accessorie.

Infine, allo scopo di migliorare le condizioni d'esercizio e di aumentare la potenzialità delle linee d'accesso al porto, si è provveduto all'impianto della ventilazione artificiale (sistema Saccardo) nelle due gallerie dei Giovi ed all'impianto del sistema di blocco fra Genova e Sampierdarena e fra Sampierdarena, Novi, Borzoli e Rivarolo.

Questi lavori, in parte già eseguiti, in parte in corso di esecuzione, importeranno, in complesso, la spesa di circa L. 3,700,000.

Col progredire della costruzione delle opere per l'ampliamento e la sistemazione del porto, il traffico andò crescendo, e l'aumento avvenne con progressione così rapida ed in tale misura, che non appena i lavori contemplati nella

convenzione 1876 furono compiuti, già apparivano insufficienti a soddisfare le nuove esigenze del commercio.

Il Governo, con Decreto del 20 novembre 1893, affidò allora ad una Commissione, presieduta dal senatore Gadda, l'incarico di studiare e proporre i provvedimenti necessari per soddisfare i presumibili bisogni del traffico per il periodo di un ventennio.

Il progetto redatto in esecuzione di questo incarico, fu rassegnato al Ministero nel febbraio 1896; ma contro di esso si sollevarono subito vivissime opposizioni da parte dei tecnici e della gente di mare; nè v'è ragione di stupirsene, giacchè le questioni che toccano la grandezza e la prosperità del nostro maggior emporio commerciale, come connesse con tanti speciali interessi e desideri, offrono facile esca alla discussione.

In attesa che fossero risolte le divergenze, il Governo risolvette allora di attuare i provvedimenti che si dimostravano opportuni per soddisfare le più urgenti necessità del traffico portuale.

Così furono decisi la sistemazione e l'ampliamento delle due stazioni della città; l'ampliamento del ponte B. Assereto e del ponte F. Guglielmo; il colmamento del seno del Mandraccio; il miglioramento ed il completamento dell'attrezzatura delle calate, ed altri lavori che sono oggi in corso di esecuzione.

Per l'attuazione di questi lavori è stata stanziata la somma di L. 17,500,000 con legge del 2 agosto 1897

(*Continua*).

IL "CONCILIATION ACT"

NELLE AGITAZIONI DEI FERROVIERI INGLESI

In questi giorni, in cui pur troppo l'agitazione dei ferrovieri è di attualità in Italia, è interessantissimo conoscere come il Governo inglese, maestro sempre di libertà e di fermezza, abbia risoluto le divergenze fra le Amministrazioni ed il personale dipendente, negli ultimi anni.

Il corrispondente londinese del *Corriere della Sera* ha intervistato a questo proposito un alto funzionario ministeriale. La linea di condotta del Governo nei casi di conflitto è segnata da una legge che data da soli cinque anni, e che è nota col nome di « Conciliation Act ».

La legge ha un carattere larghissimo ed è così preventiva come correttiva di ogni questione tra il capitale e il lavoro, ma è tanto discreta, che non muove un passo se gli interessati non la desiderano. Svolgendo e migliorando alcuni provvedimenti di leggi anteriori, basate sullo stesso principio di atteggiamento conciliativo del Governo, la legge del 1896 stabiliva che tutte le Commissioni arbitrali istituite per risolvere privatamente le questioni fra i padroni e gli impiegati o gli operai potessero farsi iscrivere al Ministero del Commercio (Board of Trade). Il qual Ministero, quando scoppia o si teme imminente un conflitto, può, se lo crede opportuno, prendere l'iniziativa della conciliazione, procedere ad una inchiesta, tentare un componimento amichevole, o nominare, col consenso delle parti, un arbitro. Il regolamento contiene una serie di istruzioni intese ad agevolare il cómpito conciliativo che il Ministero deve assumere: naturalmente, se il cómpito fallisce, il Governo se ne lava le mani, con la coscienza tranquilla. E della sua discrezione il Governo si compiace assai, perchè gli stessi rapporti ministeriali contengono ampie lodi per i Comitati istituiti dagli operai, aggiungendo che il « Board of Trade » usa la massima attenzione per non guastare le faccende con un intervento intempestivo.

Parecchie « Camere di conciliazione » e Commissioni arbitrali si iscrissero al ruolo ministeriale, e in cinque anni il Ministero del Commercio ebbe ad occuparsi di 113 casi, riuscendo a risolverne 70; dieci furono risolti dalle stesse parti prima che l'inchiesta governativa finisse, e negli altri 33 casi non vi fu accomodamento legale, o perchè il Governo credette opportuno di non occuparsene, o perchè i suoi passi fallirono. Naturalmente in cinque anni non si ebbero in Inghilterra soltanto 113 scioperi o minaccie di scioperi: ma con gli altri il Governo non ebbe alcun rapporto diretto.

La maggioranza dei casi, entrati sotto le larghe ali del « Conciliation Act », riguarda le miniere, l'industria metallurgica, i cantieri navali, parecchie industrie minori, e pochissimi sono i casi contemplati sotto la rubrica dei trasporti. Alcuni di questi si riferiscono agli scioperi dei facchini nei porti, e non più di tre sono gli scioperi ferroviari verificatisi dopo la promulgazione della legge.

Il più serio poteva essere quello sulla grande Compagnia dell'Est, che minacciò di scoppiare due anni fa, e che avrebbe recato gravissimi danni, perchè si tratta delle linee che congiungono Londra ai porti orientali sulla sinistra del Tamigi, e su cui il transito delle merci è attivissimo. Nell'estate del 1899 gli impiegati e i ferrovieri iniziarono una campagna per ottenere un aumento di salario: l'agitazione rimase latente fino alla primavera del 1900, e si manifestò nell'invio di una Commissione di 17 delegati — che rappresentavano le varie categorie degli operai e degli impiegati — alla Direzione della Compagnia, con la domanda di un aumento generale di tre scellini ebdomadari, e di concessioni speciali per ogni categoria. La Direzione rispose che ogni categoria doveva inviare una Commissione speciale, la quale doveva essere ricevuta separatamente, e a cui la Direzione avrebbe aggiunto altri delegati scelti nella stessa categoria. Operai e impiegati non ne vollero sapere, e si rivolsero alla Società generale dei ferrovieri, la quale non ottenne alcuna risposta dalla Compagnia; allora fu votato e decretato lo sciopero per il 3 agosto. Ma una settimana prima di questa data i ferrovieri invocarono l'intervento del Ministero del Commercio in omaggio al « Conciliation Act », e il ministro Ritchie approfittò del loro invito per largir loro un amichevole sermone sui gravi inconvenienti che uno sciopero in quell'epoca dell'anno avrebbe generati, mettendo specialmente in evidenza il dispiacere che ne avrebbero provato tutti i piccoli borghesi e gli operai, avvezzi a prendersi in agosto qualche giornata di vacanza per fare una gita di piacere al più vicino Oriente. Il sermone era così benevolo ed eloquente, che la Società generale dei ferrovieri decise di differire lo sciopero, per ritentare e continuare le trattative. Mercè i buoni uffici del Governo, le trattative approdarono: gli operai ottennero la parte ragionevole delle loro domande, e dopo due mesi l'accordo era compiuto senza che il lavoro fosse cessato.

Meno importante, ma più laborioso fu lo sciopero scoppiato nello stesso tempo sopra una piccola linea nel Galles meridionale, la ferrovia della valle di Taff, che sbocca a Cardiff e vi scarica il carbone di un buon numero di miniere. È una linea assai breve, ma il traffico vi è così attivo, che vi sono addetti più di 1200 uomini. I quali, dopo aver espresso il desiderio di un miglior trattamento, colsero il pretesto del preteso licenziamento di un loro collega per minacciare lo sciopero, tradotto in pratica quando la Direzione rifiutò di reintegrare nel posto primitivo il ferroviere discusso, a cui ne aveva assegnato un altro, e quando rifiutò di trattare con la Società generale dei ferrovieri, dicendo che riconosceva soltanto i proprii impiegati. Conviene però aggiungere che la Società stessa disapprovava lo sciopero. La Compagnia assoldò subito altri operai provvisori per il traffico più urgente: intanto il ministro Ritchie assunse l'iniziativa di comporre il dissidio, e accordatosi con le due parti, mandò sul luogo un funzionario. Ma le pratiche non riuscirono infruttuose: i ferrovieri insistevano perchè fossero riassunti tutti in servizio, col licenziamento immediato degli operai provvisori. Il ramo d'olivo portato dal funzionario governativo fu però raccolto da un grande personaggio locale, che ottenne dai ferrovieri un limite ragionevole per la graduale reintegrazione nei quadri, e lo sciopero cessò dopo tre settimane.

Il terzo sciopero — sopra una linea secondaria del Lan-

cashire — a cui basta un centinaio di ferrovieri — venne facilmente composto da un altro messo ministeriale.

Interrogato che farebbe il Governo se alla « Amalgamated Society of Railway Servants » venisse in mente di dichiarare lo sciopero generale e di sospendere, sia pure per pochissimi giorni, l'immensa vita commerciale ed industriale del Regno Unito, il funzionario inglese rispose chiaramente:

« In Inghilterra anche i ferrovieri sono troppo pratici e ragionevoli per pensare ad un tal progetto. In ogni modo, se il caso, per una ipotesi quasi assurda, si avverasse, il Governo non esiterebbe certamente a escogitare qualche misura radicale. Ho chiesto un giorno ad un vice-ministro francese che avrebbero fatto laggiù, se fosse scoppiato uno sciopero di meccanici nelle miniere, per impedirne l'allagamento e la distruzione: mi rispose che li avrebbero fatti sostituire immediatamente dai soldati del genio. È forse quello che si farebbe anche qui. Ma finora il Governo mira più a prevenire e scongiurare gli scioperi che a porvi riparo, e non ha mai abbandonato il suo atteggiamento riservatissimo. Per darvene una prova, non molto tempo fa si dovevano caricare munizioni da guerra pel Sud-Africa in un porto ove i caricatori si trovavano in isciopero. Ebbene, noi abbiamo fatto venir qui il presidente della Società dei caricatori, e l'abbiamo pregato con la massima cortesia di concedere che i suoi uomini compiessero il lavoro urgente, senza alcun pregiudizio delle loro richieste. È inutile dire quel che il Governo avrebbe fatto se ci si rispondeva con un rifiuto; ma le munizioni furono caricate con la massima sollecitudine dagli scioperanti ».

Questa è ancora una prova del grado di educazione civile e politica che hanno le masse inglesi in confronto di tante altre, le nostre comprese, le quali spesso inconsideratamente ricorrono allo sciopero, senza preoccuparsi, oltrecchè dei proprii, degli interessi complessi del paese.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Esercizio 1900-1901

Relazione del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale degli Azionisti, 27 novembre 1901

(*Continuazione — Vedi N. 5*).

f) *Prodotti fuori traffico.* — Nell'anno finanziario in esame, i prodotti indiretti, che hanno una assai limitata relazione collo sviluppo del traffico, diedero una diminuzione di L. 2019.55, giacchè, come può desumersi dal prospetto n. 11, da L. 73,519.57 ottenute nell'anno finanziario 1899-1900, scesero a L. 71,500.02.

La maggiore diminuzione di L. 2689.01 avvenne nella categoria « Taglio di siepi ed erbe », ed altra piccola diminuzione si ebbe nelle categorie: « Concessioni di caffè, librerie, ecc. » e « Prestazioni di mezzi scompartimenti per pacchi postali », mentre tutte le altre furono in aumento.

g) *Quantità dei trasporti e degli introiti per stazione.* — Le osservazioni avanti accennate vengono confermate dal prospetto n. 16, dal quale rileverete le quantità dei viaggiatori in partenza, il tonnellaggio delle merci in partenza ed in arrivo e gl'introiti lordi di ciascuna stazione od agenzia.

2. — Corrispettivi a rimborso di spesa.

Il prospetto che segue indica gl'introiti a rimborso di spesa effettuati durante l'anno finanziario in esame, confrontati con quelli ottenuti nell'anno finanziario precedente.

Denominazione dei Trasporti	Introiti a rimborso di spesa		Differenza	
	nel 1900-901	nel 1899-900	in più	in meno
Linea principale e complementare.				
Treni, carri e carrozze in servizio dello Stato	—	—	—	—
Corrispondenze e pacchi postali	108,268,87	87,526.24	20,787.63	—
Lavori a cottimo e dell'allegato *B*	85,607.05	65,703,18	19,903.87	—
Nuove costruzioni	—	—	—	—
Approvvigionamenti e scorte	52,937.76	40,705.76	12,232.00	—
Trasporti militari (provvigione sul contratto di subappalto)	5,777.99	5,187.55	590.44	—
Trasporti maestri e maestre element.	321.85	346.12	—	24.27
Forviamenti	635.68	576.64	59.04	—
Tasse di commissione, facchinaggio in dogana, rilascio duplicati e diversi	2,164.35	2,686.34	—	521.99
Stretto di Messina.				
Canone per trasporti corrispondenza	24,000.00	24,000.00	—	—
Trasporti pacchi postali	1,249.41	1,008.19	241.22	—
Trasbordo dispacci e pacchi postali a Villa S. Giovanni	800.00	800.00	—	—
Imbarco e sbarco a Villa S. Giovanni	10,274.20	10,705.06	—	430.86
Sopratasse per trasp. materie infiam.	153.90	2,291.05	—	2,137.15
Totale	292,186.06	241,536.13	53,764.20	3,114.27
Aumento sull'esercizio precedente			50,649.93	

Ottenemmo, come può rilevarsi, un aumento di L. 50,649.93 nell'anno finanziario 1900-901, in cui il montare degli introiti, a rimborso di spesa, ascese a L. 293,186.06 di fronte a quello di L. 240,236.13, ottenuto nell'anno finanziario antecedente.

Contribuì specialmente a tale incremento la categoria « Corrispondenze e pacchi postali », che diede un aumento di L. 20,737.63; la categoria « Lavori a cottimo e dell'allegato *B* », che diede un aumento di L. 19,903.87; e la categoria « Approvvigionamenti e scorte », che diede un aumento di L. 12,232.

Queste tre categorie sono in correlazione collo sviluppo del traffico e coi lavori di completamento ed assettamento delle linee, essendo evidente che, aumentando il traffico, si accrescono i trasporti postali e quelli dei nostri materiali di approvvigionamento, e sviluppandosi i lavori lungo le linee, aumentano i trasporti dei materiali da costruzione.

3. — Tariffe.

Non minore degli anni scorsi fu il nostro interessamento per l'attuazione di tariffe con prezzi ridotti, e di opportune e razionali classificazioni di talune merci allo scopo di richiamare quei traffici i quali, per varie ragioni, non trovavano convenienza di servirsi sempre della ferrovia, o di favorirne alcuni altri già acquisiti e che avrebbero potuto sfuggirci.

Per facilitare l'applicazione delle nostre tariffe, procedemmo alla ristampa del regolamento tariffe (quinta edizione) comprendendo nei prezzi di trasporto, come era nostro obbligo, le sovratasse a favore degli Istituti di previdenza imposte colla legge del 29 marzo 1900, ed includendovi tutte quelle aggiunte e modificazioni che erano state apportate al detto regolamento durante il tempo trascorso dalla pubblicazione della precedente edizione.

In conseguenza di siffatta ristampa, furono pubblicati i prontuari dei nuovi prezzi di trasporto per facilitare l'applicazione dei prezzi stessi.

a) *Viaggiatori.* — Nella Relazione riguardante l'anno finanziario 1899-900 accennammo allo studio dell'istituzione di biglietti facoltativi a valore, istituzione che ha avuto regolarmente effetto durante l'anno finanziario in esame e che serve a guarentire maggiormente gli interessi sociali e quelli del pubblico.

Adottammo un nuovo tipo di biglietti di andata-ritorno a cartoncino in conseguenza del nuovo allegato 4 alle tariffe, e consentimmo, per rendere più facili i viaggi sulla nostra Rete, la proroga della validità dei biglietti a foglietto di andata e ritorno.

Visto che pei tratti Palermo-Roccapalumba-Vallelunga-Bicocca-Siracusa-Catania-Messina-Palermo venivano chiesti

molti biglietti combinabili, istituimmo il biglietto circolare S-VII, facilitando così il cómpito alle nostre stazioni e rendendo più semplice ai viaggiatori l'uso dei biglietti per siffatto percorso.

Fu, infine, studiato il progetto di attuazione di biglietti di abbuonamento speciale valevoli su tutta la Rete e con prezzi assai ridotti, i quali saranno più accetti dei biglietti circolari combinabili, che esigono l'osservanza di varie formalità non troppo semplici, nè comode pei viaggiatori.

b) *Merci.* — Il più importante provvedimento attuato pel trasporto delle merci fu certamente quello riguardante le modificazioni all'art. 107 del regolamento tariffe; come avemmo l'occasione di notare nella Relazione riguardante l'anno finanziario antecedente, questa modificazione ebbe lo scopo di conciliare gl'interessi degli speditori con quelli della nostra Società, la quale non può trascurare la massima utilizzazione dei carri in rapporto alla loro portata.

Importanti modificazioni furono altresì quelle apportate agli art. 67 e 97 del regolamento suddetto, quali modificazioni furono completate coll'aggiunta di nuove voci di tariffa e con una più favorevole classificazione di quelle già esistenti. Ciò per togliere qualsiasi dubbio nella tassazione dei trasporti, o per rendere più rispondente al valore delle merci la tassa di porto.

Anche in questo esercizio ci interessammo all'incremento del traffico degli agrumi dell'Isola, e perciò consentimmo alla proroga per un altro anno della riduzione del 20 0|0, concessa colla tariffa speciale n. 50 *bis*, piccola velocità accelerata, e colla tariffa speciale n. 103, serie *D*, piccola velocità ordinaria.

Abbiamo dato inoltre la nostra adesione alla proroga di alcune tariffe speciali e locali interne attuate in via di esperimento, visto che riescono di molta utilità al commercio.

Varie furono le domande di abbuono, su trasporti di merci, prese in esame durante l'anno finanziario decorso, ma solamente accogliemmo quelle che presentavano maggiori garanzie, tenute sempre presenti le condizioni stabilite dall'art. 3 delle tariffe e dall'art. 36 del Capitolato di esercizio.

Nell'intento di accrescere il traffico della linea Catania-Caltagirone, che in gran parte ci sfugge, perchè eseguito coi mezzi ordinari di trasporto, è in corso di studio la proposta di una tariffa locale comprendente prezzi medi applicabili a diverse categorie di merci.

Sono anche in corso di studio le riforme delle concessioni speciali e del regolamento militare, come è in corso di trattativa l'assunzione da parte nostra dei trasporti occorrenti ai monopolii dei sali e dei tabacchi ed al servizio del lotto.

c) *Servizi cumulativi italiani.* — Per sviluppare ancora più il movimento viaggiatori fra il Continente e la Sicilia, fu istituito, dal 15 settembre 1900, un treno speciale quindicinale a prezzi ridotti da Roma a Palermo, ma, per la scarsa ntilizzazione del treno stesso, che pur presentava non pochi vantaggi anche rispetto all'ora di partenza e di arrivo, si fu obbligati a sospenderlo dal 2 maggio ultimo scorso.

Allo scopo di incoraggiare il traffico di determinate merci dal nord di Genova alle stazioni sicule, venne attuata la tariffa comune n. 703, P. V.

Furono oggetto di studio: la riforma del servizio ferroviario marittimo, la convenzione provvisoria della Circumetnea per trasporti di agrumi, l'attuazione di una tariffa locale pel trasporto di bestiame dal Continente alla Sicilia, la proposta di un'ulteriore riduzione delle tasse di trasbordo attraverso lo Stretto di Messina delle spedizioni del bestiame a vagone completo; questioni, coteste, tutte importanti e che procureremo di risolvere con quel senso di equità che ha sempre ispirato i nostri atti.

d) *Servizi cumulativi internazionali.* — Notiamo con piacere che, durante l'anno finanziario in discorso, il traffico cumulativo internazionale ebbe un certo incremento, come prevedemmo nella Relazione riguardante l'anno finanziario ultimo.

Incominciando a discorrere di quello dei viaggiatori, non possiamo non rilevare che esso fu degno di rilievo, come abbiamo già detto, e ciò certamente è dovuto alle agevolazioni di orari e di tariffe che consentimmo per invogliare gli stranieri a visitare l'Isola.

Nell'esercizio di cui dicorriamo, attuammo il biglietto di sola andata in servizio diretto fra Malta e Londra (via Modane), in transito nella nostro Rete, e fra breve attiveremo quello di andata e ritorno, ammettendo la gratuità della spedizione diretta del bagaglio.

Oltre a questo, attuammo un biglietto italo-franco-tunisino (viaggio 73), anche in transito della Sicilia, non che un biglietto di sola andata Giardini-Taormina-Malta.

Per facilitare poi l'escursione dei viaggiatori esteri in Sicilia, abbiamo fatto trattative per istituire un biglietto circolare Parigi-Roma-Messina-Palermo-Tunisi-Marsiglia, ed abbiamo proposto di attuare un treno di lusso settimanale tra Napoli e Palermo, che costituirà il prolungamento dei treni di lusso Parigi-Roma-Napoli e Berlino-Roma-Napoli.

In quanto riflette il traffico delle merci, dobbiamo constatare con soddisfazione che non poche furono le spedizioni di primizie, sia a carro completo che in piccole partite, inviate all'estero; e se, come ci auguriamo, l'esperimento continuerà ad avere un esito felice, non potremo non aspettarci un maggiore incremento in siffatti traffici.

Oltre alla convenzione stipulata colla Ditta Garavaglia, della quale vi demmo notizie l'anno scorso, altra convenzione concludemmo colla Società di Verona di esportazione delle uova, sicuri che tutti questi provvedimenti dovranno agevolare gli scambi, che sono tanto necessari allo sviluppo della nostra agricoltura. (*Continua*).

GLI ONERI PER L'ESERCIZIO FERROVIARIO DI STATO IN ITALIA

Ci sembra utile, interessante e di attualità riprodurre la seguente lettera, che troviamo nella *Perseveranza*, a proposito dei gravami che incomberebbero all' Erario qualora lo Stato volesse avocare a sè l'esercizio ferroviario:

Roma, 5 febbraio 1902.

Egregio Signor Direttore,

Nel suo numero 15201, del 3 corrente, la *Perseveranza* concludeva un articolo sull'attuale situazione ferroviaria in questo modo:

« .....speriamo che più di un deputato, sollecito del pubblico bene, domanderà che il Governo e la Commissione del Bilancio ci dicano con precisione quali sarebbero i pesi che, lo scadere delle Convenzioni e un eventuale esercizio di Stato, porranno addosso al Bilancio ».

Ebbene, se lo trova opportuno, pubblichi quanto segue:

Probabilmente, per ragioni inutili ad esporre, saranno pochini i deputati che oseranno fare la domanda da Lei desiderata; ma, se intanto i lettori della *Perseveranza* vogliono sapere fin d'ora quale potrebbe essere la risposta del Governo, eccola in poche righe:

Milioni 650 per sistemare le strade ferrate in esercizio, per la provvista di nuovo materiale mobile e per la costruzione di talune nuove grandi linee indispensabili, onde regolarmente servire il traffico attuale, fra Genova-Torino e Milano fino ai valichi alpini, fra Firenze e la valle del Po, da una parte, fra Firenze-Roma e Napoli, dall'altra.

Milioni 350 per rimborsare alle Società Adriatica, Mediterranea e Sicula le anticipazioni fatte allo Stato.

Milioni 500 almeno per la costruzione delle non poche altre linee secondarie, le cui proposte stanno germogliando come i funghi.

Nell'insieme, un miliardo e mezzo almeno, da spendersi in breve volgere di tempo.

E, noti bene, i 650 milioni suindicati valgono in quanto restino costanti le attuali tariffe, mentre coll'esercizio di

Stato, di certo saranno alquanto ribassate, e quindi essi non basteranno più, essendo ovvio che se, con date tariffe, i bisogni di nuovi impianti sono come uno, con tariffe minori, il traffico aumentando, detti bisogni possono diventare doppi, tripli, e chi lo sa quanto. L'Ungheria informi.

In conclusione, si deve prevedere che, coll'esercizio delle ferrovie nelle mani del Governo, qualunque esso siasi, il programma socialista avrebbe, non soltanto il suo principio, ma sarebbe pienamente raggiunto, in quanto lo Stato, gravato di nuovi grossi debiti e sgravato di talune imposte, sarebbe costretto a ridurre prima le spese militari e poi gli interessi della rendita forzatamente, poichè alla conversione legale nè ora, nè per alcuni anni potremmo riuscire, anche se le indicate previsioni non si avverassero, in quanto l'aumento di valore del nostro titolo maggiore non è dovuto interamente all'aumento del nostro credito, ma parte anche alla diminuzione del credito altrui.

Con distinta stima

Devotissimo suo
Y.

TELEFONO FRA L'ITALIA E L'AUSTRIA

Già da tempo si va invocando una diretta comunicazione telefonica che unisca l'Italia all'Austria, con la quale gli scambi commerciali vanno acquistando sempre maggiore importanza; ma crediamo che ci sarà da aspettarla un bel pezzo, poichè il Governo austriaco sembra temere la frequenza delle relazioni che si stabilirebbero fra Trieste ed il Trentino con l'Italia come un fomite di irredentismo. Il pretesto addotto è che nessuna linea austriaca viene al confine; ma non è chi non veda quanto speciosa sia questa giustificazione. Esisteva forse una linea francese che venisse al confine?

Gl'impianti di linee interprovinciali vanno acquistando sempre maggiore importanza, ed ormai hanno allacciato i principali centri alla capitale. Così nel Trentino esiste una linea telefonica di 49 chilometri, la Trento-Rovereto-Arco-Riva; Trieste è in congiunzione telefonica con Vienna, mediante una linea di circa 500 chilometri; e sono già presentate le domande per le linee Trieste-Pola e Trieste-Gorizia. Esiste pure la linea telefonica Vienna-Budapest-Fiume; entro tre anni dovrà venire costruita l'intera linea Trento-Kufstein al confine bavarese; e Kufstein alla sua volta sarà collegata da una parte per Rosenheim con Monaco, e perciò con Berlino, e dall'altra con Salisburgo, e perciò con Vienna. Altre linee intercomunali sono in esercizio, in costruzione od in progetto, ma queste interessano meno l'allacciamento con le reti italiane che non le precedenti.

D'altronde il Governo austriaco ha sempre in mano il modo di esercitare un controllo diretto e continuo, perchè l'esercizio in Austria è esclusivamente governativo, ed ai privati non si concedono che linee d'allacciamento fra l'abitato ed i sobborghi per uso privato. Lo stesso impianto di Vienna, in origine impiantato da una società anonima, venne, qualche anno addietro, riscattato dal Governo. E questa forma d'esercizio, mentre consente un esercizio eccellente, permette uno sviluppo rapidissimo. Basta ad ottenere l'impianto in una località che vi siano 30 associati che si obblighino a pagare 100 corone una volta tanto per le spese di fondazione e 100 corone all'anno di canone. I pubblici esercizi (caffè, alberghi, ecc.) nei quali il telefono viene usato anche da persone estranee alla famiglia dell'abbonato, pagano 200 corone all'anno. Questo è possibile perchè vengono sempre concentrati nello stesso locale e nella stessa persona tre uffici: il postale, il telegrafico e il telefonico, così che le spese di esercizio si riducono in modo assai sensibile.

Per l'impianto delle reti telefoniche l'Austria spende, da qualche anno, 1,800,000 corone all'anno. Nello scorso anno il Ministro del Commercio aveva proposto alla Commissione del bilancio un prestito di 16,000,000 di corone per il completamento della rete telefonica; ma la proposta fu, per pochi voti, respinta. Visto però che nel 1902 la solita dotazione verrà interamente assorbita dalla costruzione e rinnovazione della sola rete di Vienna, si portò per il corrente anno la dotazione a 2,600,000 corone, e tale somma verrà certamente conservata anche negli anni venturi.

Non sarebbe dunque logica la poca volontà dimostrata dal Governo austriaco, che spende tanto nella sua rete telefonica, di stabilire un allacciamento con l'Italia, se non fosse per ragioni politiche. L'impianto dell'allacciamento costerebbe assai poco, poichè da Rovereto a Verona non ci sono che 72 chilometri; e, costando la rete telefonica 600 corone al chilometro, la spesa di tale congiunzione non sarebbe che di 44,200 corone, da ripartirsi fra i due Stati. Udine potrebbe poi venir congiunta con Gorizia o con Trieste, e Milano potrebbe allora essere congiunta telefonicamente con Vienna tanto dalla Verona-Kufstein-Salisburgo-Vienna, quanto dalla Trieste-Vienna; e sia mediante queste due linee, come mediante la Verona-Kufstein-Monaco, sarebbe pure collegata con Berlino.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Traforo del Sempione.

(*Bollettino dei lavori al 1° febbraio 1902*).

Galleria di avanzamento:	Lato nord Briga	Lato sud Iselle	Totale
Lunghezza fine dicembre 1901 m.	6335	4428	10,763
Progresso mensile . . . »	208	2	210
Totale 1° febbraio 1902 . . m.	5643	4430	10,973
Operai:			
Fuori galleria, totale giornate	16,019	9832	27,851
» media giorn. .	543	317	860
In galleria, totale giornate .	41,141	28,185	69,326
» media giorn. .	1364	1007	2371
Effettivo massimo lavoranti simultaneamente	546	400	—

Lato Nord. — La galleria d'avanzamento ha attraversato il gneiss schistoso e gli schisti cristallini. Il progresso medio della perforazione meccanica è di m. 6.68 per giornata di lavoro.

Lato Sud. — La galleria d'avanzamento si trova nel micaschisto calcare decomposto. Si lavorò solamente a mano e si rimpiazzarono i quadri in legno con quadri in ferro.

Le acque provenienti dal tunnel comportano 856 litri al secondo.

><

La questione dei ferrovieri.

Al Ministero dei Lavori Pubblici, il ministro on. Giusso, presente pure il sottosegretario di Stato, on. Niccolini, ebbe, il giorno 6 corrente, un primo scambio d'idee col comm. Borgnini, direttore generale dell'Adriatica, col comm. Oliva, direttore generale della Mediterranea, e col comm. Bianchi, direttore generale della Sicula, sulle questioni pendenti tra le Società e il loro personale. Nel pomeriggio i tre Direttori generali hanno tenuto, assieme ad alcuni alti funzionari delle tre reti, una conferenza nella sede dell'Adriatica.

><

Le linee d'accesso al Sempione.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, on. Giusso, ha firmato, il 6 corrente, il decreto d'approvazione dei progetti esecutivi delle due linee di accesso al Sempione, e la nomina dell'Ispettore superiore delle Strade Ferrate, ing. Crosa, per la sorveglianza diretta di tutti i lavori. A tale scopo sarà aumentato di nuovo personale l'ufficio attuale di sorveglianza della linea Domodossola-Iselle e del valico del Sempione.

><

L'esercizio economico sulle ferrovie.

Il ministro Giusso, veduto che l'esperimento dell'esercizio economico su alcune linee ferroviarie diede notevoli effetti per l'applicazione delle tariffe basse, si sarebbe determinato a proporre al Parlamento di tentare per un anno una forte riduzione nelle tariffe merci e viaggiatori sopra una grande arteria, come la Reggio-Calabria-Genova, la Brindisi-Bologna, oppure la Roma-Firenze-Milano.

><

Per la direttissima Roma-Napoli.

L'adunanza della Commissione per lo studio della direttissima Roma-Napoli, è stata rimandata al giorno 11 corrente.

La Commissione si riunisce per udire la Relazione della Sotto-Commissione, composta dei signori comm. Franza, ing. Tarantini ed ing. Lombardi, ed esaminare il progetto di massima, tracciato e trazione elettrica, da essa compilato.

><

Commissione dei riscatti ferroviari.

Con Decreto del 5 corr., il Ministro del Tesoro ha nominato membro della Commissione dei riscatti ferroviari l'ing. comm. Gino Della Rocca, ispettore superiore delle Strade Ferrate, affidandogli inoltre le funzioni di segretario generale della Commissione stessa.

><

Strade Ferrate Secondarie della Sardegna.
(Semplificazioni nell'esercizio).

Sappiamo che sono in corso trattative fra il Ministero dei Lavori Pubblici e la Società Italiana per le Strade Ferrate Secondarie della Sardegna, per attuare sulle linee di quella rete alcune semplificazioni di esercizio che, senza portare nocumento alla regolarità e sicurezza del servizio, sarebbero produttive di apprezzabili economie nelle spese.

><

Per i trasporti di vino a vagone completo.

Siamo informati che il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, per aderire alle istanze rivoltegli dagli interessati, ha richiamato l'attenzione del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate sulle difficili condizioni in cui versa l'industria enologica dell'Alta Italia, a causa della soprapproduzione e delle difficoltà di sfogo all'estero, e sull'opportunità di concedere qualche agevolezza sui trasporti ferroviari a vagone completo, diretti all'estero, almeno in via provvisoria per quest'anno.

><

Derivazione di acque pubbliche.

Il signor ing. Tobia Bresciani ha presentato il progetto e la domanda per la concessione d'una derivazione d'acqua dal Chiese, tosto a valle del lago d'Idro, nel territorio di Lavenone, per produrre, con un salto di m. 11.60 e una portata costante di mc. 6, corrispondente alla magra del Chiese in quella località, una forza motrice di cavalli 928, mediante una spesa di L. 300,000.

><

Ferrovie del Mediterraneo.
(Gare aggiudicate).

Il 3 corrente mese, presso la Direzione Generale della Rete Mediterranea, hanno avuto luogo gli appalti delle forniture di materiali metallici d'armamento:

N. 150,000 arpioni ordinari di ferro. Hanno concorso 8 Ditte, e la fornitura è rimasta provvisoriamente aggiudicata alla Ditta Cantieri Navali Bacini e Stabilimenti Meccanici Siciliani di Palermo, al prezzo di L. 356.80 la tonnellata;

Kg. 55,000 di bolloni in ferro omogeneo. Delle 8 Ditte ammesse alla gara, 6 hanno presentato offerta, e la fornitura è rimasta provvisoriamente aggiudicata alla Ditta Giuseppe Pozzi, di Milano, al prezzo di L. 480 la tonnellata;

Kg. 180,500 di materiali accessori in ghisa e ferro. Delle 10 Ditte ammesse alla gara, solo 5 hanno presentato offerta, e la fornitura è rimasta provvisoriamente aggiudicata alla Ditta G. B. Frontini e C., di Taranto, per l'importo complessivo di L. 50,352.50.

Il 4 corrente mese, presso la stessa Direzione, ha avuto luogo l'appalto dei lavori di consolidamento della trincea all'imbocco della galleria Scorzo 1°, sulla linea Eboli-Reggio. Delle 7 Ditte ammesse, 5 hanno presentato offerta, e l'appalto è rimasto aggiudicato alla Ditta Mauro Granata fu Antonio, di Eboli, col ribasso del 18.87 per cento.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Impianto di una gru da pesi nella stazione di San Giuliano, sulla linea Alessandria-Piacenza, L. 4800.

Impianto di una vasca sussidiaria in cemento armato, da 325 mc., nella stazione di Grosseto, L. 10,100.

Costruzione di un piano caricatore scoperto nella stazione di San Giacomo Calopezzati, sulla linea Taranto-Reggio, L. 2000.

Per ricavare una sala d'aspetto ed un locale per uso di ufficio nel fabbricato della fermata di Santa Luce, sulla linea Roma-Pisa, L. 320.

Parziale ricostruzione e rialzamento delle dighe contenitrici a sponda destra del torrente Tiro, sulla linea Sibari-Cosenza, L. 1961.11.

Costruzione di un nuovo locale da adibirsi ad uso fucine, adiacente all'officina annessa al Deposito locomotive di Napoli, L. 4200.

Acquisto ed impianto nell'Officina della squadra rialzo veicoli di Alessandria di un tornio per ruote di veicoli e di una sega circolare da legno di mm. 600, L. 13,515.45.

Impegno suppletivo per l'ampliamento e la sistemazione della stazione di Nocera Inferiore, L. 63,000.

Rete Adriatica:

Costruzione di un cunicolo di scolo in cemento lungo il muro di cinta a valle della stazione di Foggia, per smaltire le acque luride delle officine nel fosso collettore al km. 526.587, della linea Ancona-Foggia, L. 11,000.

Costruzione di binari per le merci nella stazione di San Bonifacio, sulla linea Milano-Venezia, L. 48,600.

Apertura di un nuovo sportello per la vendita dei biglietti nella stazione di Padova, L. 80.

Applicazione dell'apparecchio indicatore registratore di velocità, tipo « Hausshalter, alle 38 locomotive N. 2501 a 2520 e 2701 a 2718, che percorrono la linea Terni-Solmona Isernia, L. 29,000.

Provvista del materiale minuto d'esercizio in aumento inventario occorrente durante l'esercizio finanziario 1901-1902, per l'attuazione del servizio economico sulla linea Bologna-San Felice, L. 2278.24.

Impianto di un binario tronco per il rialzo e le riparazioni dei veicoli nella stazione di Ferrara, L. 2400.

Lavori atti a difendere la ferrovia Roma-Solmona contro i danni delle alluvioni fra i km. 159.000 e 160.017, L. 10,010.

Modificazione, nell'intento di renderle atte alla pesatura dei carri a lungo passo, delle stadere a ponte delle stazioni di Poggio Renatico, Polesella, Ferrara, Rovigo e Monselice, della linea Bologna-Padova; Adria, Loreo e Chioggia, della linea Rovigo-Chioggia; Montecagnana ed Este, della linea Legnago-Monselice, L. 5011.89.

Demolizione e successiva ricostruzione del tratto di muro di separazione (*par ombre*) fra la ferrovia e la strada comunale di Pedagno ai km. 36.223 e 36.233 della linea Mantova-Legnago, L. 400.

Costruzione di una deviazione dell'acquedotto municipale alla stazione di Perugia, L. 830.

Applicazione dell'apparecchio del riscaldamento a vapore (*Haag*) a 12 locomotive, 96 carrozze, 10 bagagliai, e della conduttura pel riscaldamento a vapore a 7 carri, L. 69,000.

Acquisto, in aumento inventario, di 11 pompe a mano per comprimere aria per la prova del freno Westinghouse, da destinarsi ai depositi e squadre rialzo veicoli di Milano Porta Sempione, Lecco, Brescia, Mestre, Udine, Faenza, Firenze, Campo di Marte, Pistoia, Roma Porta Maggiore, Solmona e Foligno, L. 5280.

Rete Sicula:

Lavori per impedire lo straripamento delle acque nella trincea di approccio verso Porto Empedocle della galleria Spinasanta, presso la stazione di Girgenti, L. 4100.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Sistemazione dei binari presso Rho, nella stazione di Sesto Calende, per L. 7500.

Impianto di bilancia a ponte di 30 tonnellate, sistema Opessi, e di una sagoma-limite sul piazzale della stazione di Genova-Porto (scalo di Santa Limbania), per L. 7120.

Impianto di sagoma-limite di carico e di alcuni fermacarri fatti di rotaie nel porto di Genova, per L. 5210.

Ricostruzione del muro di difesa contro la roggia Mora, fra i km. 11.240 e 11.340 della linea Novara-Varallo, per L. 3470.

Sistemazione della trincea Serrasin fra le stazioni di Chatillon e di Chambave, per L. 27,000.

Impianto di un binario tronco allo scalo di S. Limbania, presso la radice del ponte Cristoforo Colombo del porto di Genova, per L. 14,100.

Lavori per migliorare il servizio merci nella stazione di Palazzolo Vercellese, per L. 8680, di cui L. 7700 per i lavori da appaltarsi.

Rete Adriatica:

Costruzione di un capannone ad uso deposito legnami di scorta nel magazzino di Verona, per L. 6000.

Consolidamento della sponda sinistra del fiume Piave in corrispondenza del ponte al km. 31.177 della linea Mestre-Portogruaro, per L. 18,500, di cui L. 17,000 pei lavori da appaltarsi.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Biglietti di andata e ritorno*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha disposto per la istituzione, in via di esperimento, dei normali biglietti di andata e ritorno delle tre classi dalla fermata di Motteggiana per la stazione di Suzzara e viceversa.

><

Sentenza di Cassazione in materia di strade provinciali.

La Cassazione di Napoli, in una causa Pecorelli e Ministero dei Lavori Pubblici, in materia di « strade provinciali » ha emesso sentenza per la quale lo Stato non è responsabile dei danni causati ad un privato dalla costruzione di una strada provinciale eseguita per conto della Provincia per effetto delle Legge 23 luglio 1881, dopo che la strada sia stata collaudata, e presa senza riserva in consegna dall'Amministrazione Provinciale. A quest'ultima quindi, non allo Stato, deve il privato intentare l'azione pel rifacimento dei danni.

><

Sentenza in materia di acque pubbliche.

La Cassazione di Roma, a Sezioni unite, ha sentenziato quanto appresso in materia di « acque pubbliche ».

« Non spetta all'Autorità giudiziaria, ma alla sola Autorità amministrativa, determinare se un tratto di alveo sia rimasto realmente abbandonato o serva ancora allo scarico del fiume, e seguiti in qualsiasi modo a costituire una parte accessoria del fiume stesso ».

Solo quando il fatto dell'abbandono sia accertato in modo definitivo e la conservazione dell'alveo non interessi più al buon regime del fiume, può portarsi davanti all'Autorità giudiziaria la questione della proprietà dell'alveo abbandonato.

><

Sentenza in materia di espropriazione per pubblica utilità.

In materia di espropriazione per causa di pubblica utilità (derivazione d'acque pubbliche), la Corte d'Appello di Ancona ha sentenziato quanto segue:

« Il terzo non espropriato non può pretendere indennizzo, perchè la costruzione di un'opera di pubblica utilità abbia creato ostacolo alla esecuzione di certi miglioramenti sui beni da lui posseduti, fino a che egli col fatto abbia dimostrato la deliberata volontà ei eseguire le migliorie e ne sia impedito dall'opera predetta; e ciò perchè i danni risarcibili, ai termini dell'articolo 46 della legge sulle espropriazioni devono essere effettivi al momento della costruzione dell'opera, ed i diritti che si asseriscono lesi devono essere in atto esercitati e materialmente apprezzabili al momento dell'espropriazione. Il concessionario di una deviazione che intenda elevare il livello dell'acqua per aumentare la forza motrice nel suo opificio deve osservare la procedura prescritta dagli articoli 7 e 9 della legge sulle derivazioni di acque pubbliche. Se pertanto tale aumento trovi ostacolo nella costruzione di un'opera pubblica (nella specie una ferrovia) il diritto all'indennizzo non si perfeziona se non quando il concessionario dell'acqua abbia ottenuta l'autorizzazione dalla competente Autorità amministrativa ».

><

I decreti per la concessione di acque.

Un importante parere di massima ha dato, in adunanza generale, il Consiglio di Stato a proposito del ri-

corso al Re del conte Alvarez di Toledo contro il decreto del prefetto di Palermo, che aveva fatto una concessione d'acqua per un acquedotto. Si trattava di decidere se per questa concessione bastava il decreto di un prefetto, come in caso analogo aveva deciso la quarta Sezione del Consiglio di Stato, o se occorreva, come in altro caso consimile aveva deciso la seconda Sezione, oltre il decreto del prefetto, un decreto ministeriale. Il Consiglio di Stato ha accolto il ricorso, e deciso che occorre un decreto ministeriale. La decisione è molto importante, anche per molte questioni identiche che sono pendenti.

><

Facilitazioni per la fiera di cavalli di Verona.

In occasione della consueta fiera di cavalli che avrà luogo in Verona nel marzo p. v., la Società esercente la Rete Adriatica ha disposto che saranno applicate le stesse facilitazioni di viaggio che furono concesse l'anno passato, e che risultano dall'avviso al pubblico del 14 febbraio 1901.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha espresso l'avviso che un ricorso amministrativo erroneamente indirizzato al Ministero, può considerarsi come diretto al Re, e come tale essere preso in esame quando, per la natura della controversia, risulti evidente che il ricorso si basa su un articolo di legge il quale tassativamente prescrive che il provvedimento non può impugnarsi che con un ricorso al Re; nella specie, ricorso di un Comune, agli effetti dell'art. 46 della Legge sui lavori pubblici, contro la deliberazione della Giunta provinciale amministrativa, che lo chiama a far parte di un consorzio per sistemazione e manutenzione di strade comunali.

— La Quarta Sezione del Consiglio di Stato ha pronunziato la seguente decisione:

« Al secondo esperimento d'asta, che sussegue all'aumento del ventesimo, così nei contratti dello Stato, come in quelli degli enti locali, sono applicabili le norme del primo esperimento.

« Quindi l'asta non può, a pena di nullità, essere chiusa se non sia trascorsa un'ora dalla sua apertura ».

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, d'accordo cogli altri Ministri interessati, ha approvato le seguenti proposte delle Amministrazioni ferroviarie, relative a concessioni speciali di tariffa:

1) Proposta dell'Adriatica per rinnovare alle stesse condizioni, e per un altro anno, la concessione accordata alla Ditta Giuseppe Lucchini per trasporto di carbonato di calce da Sacile a Venezia;

2) Proposta dell'Adriatica avente per iscopo la rinnovazione per un altro anno della concessione accordata alla Ditta Fratelli Feltrinelli, pel trasporto di legname da Belluno a Venezia;

3) Proposta della Mediterranea di rinnovazione per un altro anno, a datare dal 25 dicembre 1901, ed alle identiche condizioni, la concessione accordata alla Società Industriale Palermitana per trasporti di legname greggio da Monasterara-Stilo a Reggio Calabria-Porto;

4) Proposta dell'Adriatica di concedere alla Fabbrica di zucchero in San Giorgio di Nogaro, di effettuare i suoi trasporti di carbon fossile da Venezia Marittima a Porto di Nogaro Scalo, alle stesse condizioni già vigenti con altre Ditte. L'impegno minimo di trasporto annuale è fissato di 200 tonnellate;

5) Proposta dell'Adriatica di rinnovare per tutto l'anno 1902 la concessione accordata alla Ditta Guazzoni per trasporto di pietrisco e di pietra spaccata, ferme restando le stesse condizioni;

6) Proposta della Mediterranea, concernente la rinnovazione pel periodo dal 1° gennaio al 30 giugno p. v., ed alle stesse condizioni, della concessione accordata alla Ditta Giuseppe Mazza, per trasporto di olio d'oliva in fusti dalla Calabria al Napoletano;

7) Proposta dell'Adriatica, per la quale si rinnova, per il periodo dal 1° gennaio 1902 al 28 febbraio 1903, ed alle stesse condizioni, la concessione accordata alla Ditta Giuseppe Maluta, per trasporto di generi coloniali e merci diverse fra Padova e Venezia e le Provincie Meridionali;

8) Proposta dell'Adriatica, concernente la rinnovazione per tutto l'anno 1902 della concessione accordata alla Ditta Giorgio Cini, per trasporti di ghiaia, ciottoli e pietrisco, con estensione anche ai trasporti consimili da Rezzato e da Brescia, in destinazione di Acquanegra, Cavatigozzi, Cremona, Casalmaggiore e Mantova, nonchè a quelli da Villafranca e Mantova a Gonzaga, Reggiolo, Ralo-Novi e Carpi, e a quelli da Monselice a Glorie e Mozzano. È altresì rinnovata l'altra concessione pei trasporti da Mantova a Cremona, fermo restando l'impegno di 10,000 tonnellate.

— Con recenti Decreti dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, si è disposto quanto segue:

1) Si è approvata l'aggiunta all'Avvertenza della tariffa speciale n. 103, piccola velocità, proposta dalle Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia, per la quale diventano obbligatorie per le parti anche le operazioni di carico e scarico dell'uva fresca in ceste o casse a vagone completo, detraendo dal diritto fisso la quota di L. 0.515 per tonn. e per ciascuna operazione;

2) La tariffa locale n. 230, piccola velocità, della Rete Mediterranea, per i trasporti di acido acetico greggio, pirolegnoso ed altri preparati consimili, è prorogata in via di esperimento per altri due anni a decorrere dal 31 marzo p. v.;

3) È approvato il progetto di aggiunte e modificazioni alla nomenclatura delle tariffe interne e internazionali, proposte dalle tre principali Reti ferroviarie e riguardanti la tassazione dei tacchetti di pelle per telai da tessitori;

4) È approvata l'estensione della tariffa locale numero 210, piccola velocità, riguardante i trasporti di doghe e legnami greggi in assami preparati per doghe da tini, botti e barili, alle stazioni di Antrodoco e delle Marmore;

5) L'attuale comma *a*) dell'art. 55 delle tariffe, per quanto riguarda la condizionatura dei pacchi contenenti seterie, è modificato in conformità della proposta presentata dalla Direzione Generale della Rete Adriatica, d'accordo con quelle delle Ferrovie del Mediterraneo e della Sicilia.

— È in corso di esame presso i competenti Ministeri una proposta della Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, per la quale la validità della tariffa speciale di esportazione *A* a piccola velocità, verrebbe prorogata in via di esperimento per altri due anni, e cioè fino a tutto marzo 1904.

Come è noto, la detta tariffa speciale, stata testè estesa anche al porto di Livorno, concerne le spedizioni di merci a piccola velocità dirette agli scali di Genova per essere imbarcate e spedite, per la via di mare, ai porti esteri, esclusi però quelli dell'Austria-Ungheria, Belgio, Danimarca, Francia, Germania, Inghilterra, Olanda, Portogallo, Russia (Mar Baltico), Spagna e Svezia-Norvegia.

Notizie Ferroviarie Italiane

La direttissima Bologna-Firenze. — Si è tenuta a Bologna un'adunanza numerosa per la questione della direttissima Bologna-Firenze. Erano presenti i deputati Albertelli e Rava. Si approvò ad unanimità un ordine del giorno per promuovere tutti gli studi miranti a fare meglio conoscere al Governo, alle Amministrazioni comunali e provinciali e ai Corpi tecnici governativi i pregi dei proposti tracciati per le valli del Setta e del Bisenzio.

Ferrovia Padova-Chioggia. — Sotto la presidenza del Sindaco di Padova ha avuto luogo a quel Municipio l'adunanza del Comitato per la costruzione delle linee ferroviarie Piove-Chioggia e Piove-Cavarzere-Adria. Il cav. Moschini ha presentato un progetto di massima secondo il quale la spesa di costruzione ammonterebbe a circa 5 milioni per tutte due le linee.

Il progetto ottenne il plauso degli intervenuti, che diedero incarico al presidente del Comitato di fare pratiche presso gli Enti interessati per l'assunzione del quoto di spesa a ciascuno spettante, ritenuto che il Governo debba contribuire in base alla legge sulle ferrovie complementari la somma annua di lire 5 mila per chilometro e che la spesa di costruzione debba essere ripartita nel numero massimo di anni ammesso dalla legge. Gli intervenuti ebbero parole di sentito elogio per l'interessamento dimostrato dal Sindaco di Padova in questo affare ed espressero al cav. Moschini, in nome degli Enti da loro rappresentati, vivi ringraziamenti.

Ferrovia della Valsugana. — Il Consiglio provinciale di Venezia, nella seduta di lunedì scorso, ha approvato la domanda in concorso del Comune della concessione della costruzione ed esercizio della ferrovia della Valsugana. La Relazione della Deputazione provinciale fu approvata integralmente (Vedi numero scorso).

Il primo tronco Mestre-Castelfranco-Bassano sarà costruito secondo il progetto degli Uffici tecnici della Provincia e del Comune, approvato dal Consiglio Provinciale colla deliberazione 14 luglio 1894, ed il secondo tronco Bassano-Primolano-Tezze secondo il progetto del Governo, colle modificazioni già introdottevi dai competenti Uffici.

Ferrovia Bari-Matera-Ferrandina. — Il Consiglio provinciale di Bari ha deliberato d'insistere nelle varianti proposte e non approvate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, di far passare la nuova linea che avvicina le Puglie alla Basilicata, per Bitritto, Sannicandro e Cassano, essendo questo tracciato più proficuo agl'interessi di Bari e dell'intera regione.

Ferrovia Cento-Ferrara. — Una Commissione composta degli on. Turbiglio e Ghigi e del Presidente della deputazione provinciale di Ferrara, on. Gatti Casazza, si è recata dal Sotto-segretario ai Lavori Pubblici, on. Niccolini, per sollecitare le pratiche relative alla concessione per la costruzione della linea Cento-Ferrara (km. 30) in prosecuzione della linea già concessa e in corso di costruzione da San Giovanni a Cento (km. 13).

Per la ferrovia Cento-Ferrara concorrerebbero la Provincia e i Comuni interessati, e si chiede il sussidio chilometrico da parte dello Stato. La sua costruzione esonererebbe il Governo dalla costruzione della linea Cento-San Pietro in Casale, facente parte del gruppo delle ferrovie complementari rimaste da costruire.

Ferrovia Viareggio-Livorno-Cecina. — Alla Presidenza del Consiglio dei Ministri è pervenuta una Memoria del senatore Moresoli per dimostrare che la linea litoranea Viareggio-Livorno-Cecina, oltre a richiedere una spesa gravissima e avere una lunghezza di percorso quasi eguale alla linea attuale di Pisa, non soddisfa a nessuna esigenza commerciale, nè darebbe maggiore sviluppo al porto di Livorno.

Ferrovia Napoli-Sorrento. — Il Comitato Superiore delle Strade Ferrate, al quale fu deferito l'esame dei due progetti e domande di concessione per una ferrovia da Napoli a Sorrento, ha dato parere contrario alla loro accettazione, riconoscendo che i progetti stessi hanno bisogno di ulteriori studi.

Ferrovia Bari-Locorotondo. — Un Decreto ministeriale del 30 gennaio proroga fino al 24 agosto 1903 i termini per ultimare i lavori del secondo tronco della ferrovia Bari-Locorotondo, da Putignano a Locorotondo, con diramazione Putignano-Capurzo.

Ferrovia Civitavecchia-Orte-Terni. — Il Municipio di Civitavecchia ha fatto premure presso i Senatori dell'Umbria e del Lazio, perchè si adoperino per l'approvazione del progetto della nuova linea Civitavecchia-Orte-Terni, a favore della quale si terrà prossimamente un pubblico comizio.

Ferrovia Digdigta-Ghinda. — Il Consiglio di Stato ha inviato parere favorevole al Ministero degli Esteri sulle spese per il progetto di ferrovia del primo tronco Digdigta-Ghinda, nella Colonia Eritrea.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1901 al 31 gennaio 1902.* — Nella decade dal 21 al 31 gennaio 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 4,047,236.99, con un aumento di L. 191,359.61 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1901 al 31 gennaio 1902 si ragguaglia a L. 89,187,097.14, presentando un aumento di L. 1,245,777.97 in confronto dello stesso periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1901 al 20 gennaio 1902.* — Nella decade dall'11 al 20 gennaio 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 329,796, e presentano un aumento di L. 9960 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1901 al 20 gennaio 1902 ammontano a L. 6,906,742, con un aumento di L. 12,274 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Tramvie nei Castelli Romani. — Giovedì scorso ha avuto luogo a Roma l'Assemblea generale della Società delle Tramvie e Ferrovie elettriche di Roma per votare l'aumento di capitale proposto dal Consiglio d'Amministrazione della Società, in vista della prossima esecuzione dei lavori della rete tramviaria pei Castelli romani.

L'Assemblea ha approvato le psoposte del Consiglio d'Amministrazione di portare il capitale sociale a L. 3,500,000 ed eventualmente a L. 5,000,000, a seconda delle esigenze dei lavori.

Tramvia Siracusa-Floridia. — I Fratelli Giansiracusa, rappresentanti la Società elettrica di Norimberga, assicurano che la più o meno lontana costruzione della Siracusa-Vizzini non ostacolerà la costruzione della tramvia elettrica Siracusa-Floridia, per la quale è già pronto il progetto. La linea sarà costruita su strada ordinaria, con binario a scartamento ridotto: saranno adoperati vagoni di lusso per il trasporto di passeggieri e vagoni di 5 a 8 ton-

nellate di portata, per il trasporto dei prodotti e delle merci. Lo sviluppo della linea sarà di m. 13,500 in media e la massima pendenza non sarà maggiore del 29 0[0. La spesa di costruzione è prevista in L. 1,285,000 e quella d'esercizio in L. 100,000.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — Il Consiglio Federale ha approvato il testo del messaggio diretto alle Camere federali, relativo al riscatto all'amichevole della rete della Compagnia delle Strade Ferrate dell'Unione Svizzera. Il prezzo di riscatto è fissato a franchi 40,000,000. La Confederazione pagherà in rendita federale, di cui essa servirà l'interesse in ragione di fr. 1,407,000 all'anno. Ma siccome le entrate nette dell'Unione Svizzera furono nel periodo dal 1888 al 1900 di franchi 2,002,880 all'anno, così la Confederazione bonificherà la differenza tra la somma voluta dal servizio dell'interesse e gli introiti annuali prodotti dalla rete riscattata.

— *Per le linee di accesso al Sempione.* — Il Cantone di Berna ha progettato di dare 18 milioni per il traforo del Loetschberg, allo scopo di facilitare alla Svizzera Centrale l'accesso al Sempione. Il traforo costerebbe 70 milioni.

Ferrovie Spagnuole. — Si è costituita a Londra una Società col capitale di 60 milioni di pesetas, per costruire una rete ferroviaria fra Burgos-Logrono-Vitorsa-Bilbao-Santander-La Roble, per il trasporto del ferro, che si trova in grande quantità in quella regione.

Ferrovie Turche. — *La ferrovia alla Mecca.* — Si annunzia che il Consiglio dei Ministri turco decise di contrarre un prestito di un milione di lire turche per la costruzione e il compimento della linea ferroviaria della Mecca. Il Sultano approvò questa decisione.

Ferrovie Russe. — *Ferrovie della Crimea.* — Scrivono da Odessa che il progetto d'una ferrovia il cui studio era stato autorizzato circa un anno fa dal Governo della Tauride, e che deve riunire Sebastopoli a Yalta, avrebbe ricevuto l'approvazione imperiale per la prossima primavera. Questa nuova linea permetterà di portarsi direttamente da Pietroburgo a Livadia; essa avrà da 80 a 83 verste. Il suo punto di partenza sarà naturalmente Sebastopoli e il punto d'arrivo la futura stazione di Yalta, il cui luogo d'impianto non è ancora determinato. La spesa prevista, nei lavori e materiale, ammonta a otto milioni e mezzo di rubli, sui quali i capitalisti russi avrebbero già assicurato la loro partecipazione per due milioni.

Ferrovie abissine. — *La linea Gibuti-Harrar.* — Il Consiglio dei Ministri, francese, riunitosi all'Eliseo, ha autorizzato Decrais a presentare alla Camera un progetto per l'approvazione della convenzione fra la colonia della costa dei somali e la Compagnia delle Ferrovie abissine, per terminare la linea Gibuti-Harrar.

La colonia della Somalia accorda alla Compagnia la garanzia d'interesse di 500 mila franchi, con avallo dello Stato Francese. Tale garanzia permetterà alla Compagnia di emettere dodici milioni di obbligazioni privilegiate. Tale somma è ritenuta necessaria per terminare la linea e per rimborsare i creditori esteri in modo che la linea resti esclusivamente francese.

Notizie Diverse

Vendita di locomotive fuori d'uso. — La Camera di Commercio di Genova avverte chiunque possa avervi interesse che l'Amministrazione delle Ferrovie Egiziane pone in vendita, al miglior offerente, quarantasei locomotive fuori d'uso, senza tender. Le relative offerte saranno ricevute dall'Amministrazione suddetta, fino al 24 marzo p. v. e dovranno essere fatte sulla scheda annessa al quaderno d'oneri della vendita che trovasi a libera visione degl'interessati nell'ufficio di segreteria della Camera di Commercio di Genova.

Una grande miniera di rame in Toscana. — I lavori che « The Etruscan Copper Estates, Ld. », Società costituitasi a Londra nel dicembre 1900 con un capitale di sterline 575,000, sta eseguendo per prepararsi allo sfruttamento dei giacimenti metalliferi di Campiglia Marittima (Toscana), proseguono con grande operosità e sono informati ad un concetto veramente grandioso dell'avvenire di quei giacimenti.

L'ultimo rapporto a pubblica cognizione è quello del signor E. Govett, direttore locale, che riferisce lo stato dei lavori a tutto il 30 ottobre scorso.

Risulta da esso che, dopo l'inizio dei lavori (ottobre 1900), il progresso della miniera fu rapidissimo, realizzando esuberantemente le previsioni. In marzo trovaronsi masse di minerale cuprifere di dimensioni tali che « è difficilissimo parlarne con linguaggio minerario comune, non esistendo nulla ad essi paragonabile.

Sono in corso di esecuzione l'officina di preparazione meccanica, i forni, le officine meccaniche, i laboratori, ecc.

Si è anche disposto per un impianto di liscivazione dei minerali di rame ossidati, impianto che dovrà essere capace di trattare giornalmente 100 tonnellate dei rifiuti delle antiche lavorazioni; tali rifiuti non furono, è vero, ancora studiati sistematicamente, ma pare che qualche saggio li abbia dimostrati abbastanza ricchi per autorizzare quell'impianto; non solo, ma il signor Govett è portato a credere che risulterà necessario un impianto molto più importante. L'impianto dovrebbe funzionare per la fine di marzo prossimo.

Si costrussero o sono a buon punto strade carreggiabili, ferrovia rilegante la miniera di rame all'officina di riduzione; piani automotori e numerosi edifizi vari.

Nel luglio 1901 erano occupati ai diversi lavori, specialmente esterni, 714 operai; alla fine di ottobre il loro numero superava i 1600.

Quest'impresa, iniziata con larghezza di mezzi finanziari, trova, come si vede, nei suoi assuntori una sicura fiducia nell'avvenire.

Il porto di Ortona a Mare — In seguito all'approvazione da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, del progetto di massima per il prolungamento molo nord del porto di Ortona a Mare, si sta ora preparando il progetto esecutivo.

La spesa prevista per detti lavori è di 520 mila lire.

La produzione di carbone nell'India inglese. — Scrivono da Londra che il Ministero delle Colonie ha pubblicato una Relazione sulla produzione del carbone fossile nell'India, durante il 1901. Da essa si scorge che lo sviluppo delle miniere di carbone indiane va diventando un fatto economico molto importante, poichè, ancora pochi anni sono, non si parlava quasi di carbone indiano. Ora invece queste miniere sono 287, ed hanno prodotto, nel 1901, circa sette milioni di tonnellate, cioè più del doppio di sei anni fa.

L'industria dell'estrazione di carbone ha impiegato circa 87,000 persone, di cui un buon terzo furono donne. Il valore della quantità del prodotto venne calcolato a circa 35 milioni di lire. Ai consumatori indiani questo carbone viene a costare 15 rupie, cioè lire 25.50 la tonnellata. Siccome la mano d'opera costa pochissimo, si può dire che il prezzo indicato è tutto a beneficio del trasporto, del magazzinaggio e degli intermediari, che realizzano guadagni rilevantissimi. I cinque sesti della produzione provengono dal Bengala. Questo prezzo sembra molto esiguo se lo si paragona a quello del carbone importato da Cardiff, che si paga 40 lire la tonnellata, tutto compreso; ma è anche giusto di osservare che questo carbone è di molto superiore al carbone indiano che dà poco calore e sviluppa un

fumo acre, nero e denso, che ne rende difficile l'uso nella navigazione a vapore.

Per lo contrario, le ferrovie sono grandi consumatrici di carbone indiano; nel 1900 ne hanno impiegato 1,800,000 tonnellate e solamente 57,000 di carbone inglese. Gli opifici di Bombay, sopratutto i filatoi, impiegano il carbone locale. Nel 1900, il porto ricevette dal Bengala 864,000 tonnellate, quasi il doppio dell'anno prima, e nel 1901 quest'aumento si è ancora accresciuto di 5500 tonnellate.

In quanto alla esportazione del carbone indiano, essa è ancora piuttosto debole perchè i carboni giapponese ed australiano gli fanno una terribile concorrenza. Nonpertanto l'esportazione cammina; l'aumento c'è. A Colombo se ne mandarono 369,000 tonnellate, a Singapore 66,000, ad Aden 53,000, in altri porti 53,000. Ad ogni modo i carboni indiani dimostrano l'inutilità dell'importazione del carbone inglese in India, e questo è già molto, data la grande quantità di carbone che in India si usa attualmente e che è in continuo aumento.

Terribile scoppio di una locomotiva. — Il giorno 3 corr. una grave disgrazia è accaduta alla stazione di Deutsch Landsberg, presso Gratz. Mentre il treno 794 caricava merci, la locomotiva conduceva alcuni vagoni in magazzino. Uscitane mentre si avvicinava l'ora della partenza, la caldaia, per causa ignota, improvvisamente esplose con fragore di tuono. Quanti si trovavano sul marciapiedi della stazione, terrorizzati, si diedero alla fuga, poichè centinaia di pezzi di ferro volavano, scagliati violentemente. La stessa caldaia volò a trecento metri di distanza, cadendo in un giardino d'una fabbrica di fiammiferi, indi rimbalzò per altri cinquanta metri, sprofondandosi nel suolo. Al momento della tremenda esplosione si trovavano sulla macchina: Wirth, macchinista, Dellesina, conduttore, Scheneider, capotreno, e Pichler, fuochista. Il corpo di Wirth rimase letteralmente schiacciato; Scheneider fu trovato a 200 metri di distanza, presso la scarpa entro cui si trovava un piede di Dellesina. Gli avanzi di Pichler non furono potuti trovare. Di tutta la macchina rimasero le sole ruote; perfino la rotaia fu danneggiata.

Società per azioni in Germania. — Da una statistica pubblicata ultimamente dal nostro confratello tedesco, il *Deutscher Economist*, rileviamo che il numero delle Società anonime per azioni fondate in Germania durante l'anno 1901 fu di 158, con un capitale complessivo di 158,260,000 marchi, ciò che segna una diminuzione rimpetto all'anno 1900 di 206 Società e di 386,130,000 marchi. Tale diminuzione è rilevante e prova ancora una volta lo stato di depressione economica in cui si è trovata la Germania nel corso dell'anno passato.

Naturalmente le proporzioni di questa diminuzioue variano secondo le differenti branche dell'industria. Così, ad esempio, nella rubrica « Officine metallurgiche e fabbriche di macchine » il numero delle nuove imprese non fu che di 19, col capitale di 19 milioni, mentre nel 1900 furono 53 col capitale di 87,390,000 marchi.

Nel ramo dell'elettricità il numero delle nuove imprese, presentatesi sotto forma di Società anonime, fu nel 1901 di 10 solamente, con un capitale di 6,450,000 marchi, contro 15 Società nel 1900 con 27,670,000 marchi di capitale, 32 nel 1899 con 34,590,000 marchi di capitale e 36 nel 1898 con 46,550,000 marchi di capitale.

Per le imprese di costruzione la diminuzione è stata egualmente forte, ossia da 22 Società nel 1900 a 9 nel 1901 e da un capitale di 31,340,000 marchi a 7,400,000. Quanto alla media del capitale-azioni per ciascuna società, essa è pure notevolmente discesa; e non soltanto dal 1900 al 1901, abbassatasi da 1,300,000 marchi a 1,020,000, ma si era già gradatamente ridotta anche negli anni precedenti, poichè la troviamo nel 1895 a 1,560,000 marchi, poi a 1,480,000 nel 1896 e a 1,400,000 fino al 1899.

Questi dati non mancano d'interesse, stando essi a provare, a parte altre circostanze secondarie, quale sia la causa principale della depressione profonda nella quale la Germania si è trovata e che ancora dura: è l'aumento troppo rapido della facoltà di produzione e quindi la superproduzione che ne è derivata: gli effetti della quale hanno una volta di più sopraffatto tutti gli sforzi riuniti dei diversi sindacati, per attenuare le fluttuazioni che risoltano dalla legge immutabile dell'offerta e della domanda.

Trust Anglo-Americano. — Telegrammi da Londra confermano che tutte le Compagnie di Navigazione americane ed inglesi formarono un « trust », stabilendo di aumentare il prezzo dei trasporti dal 30 al 50 0[0, ed il prezzo pei passeggieri dal 20 al 50.

Il commercio con gli Stati Uniti. — La solerte Camera di Commercio italiana di New-York comunica che nell'intero anno 1901 l'importazione italiana negli Stati Uniti si è ragguagliata a 27,630,000 dollari, con un aumento di 580,000 dollari rimpetto all'anno precedente.

L'esportazione dagli Stati Uniti in Italia durante l'anno scorso ascese a dollari 34,640,000, in diminuzione di dollari 2,092,000 su quella del 1900.

Canale di Suez. — Il Presidente del Consiglio dei Ministri ed il Presidente della Compagnia del Canale di Suez, Aremberg, hanno sottoscritto una Convenzione, le cui ratifiche definitive si scambieranno nell'aprile prossimo.

Mercè questa Convenzione la Compagnia procederà ad una serie di lavori, che cominceranno nel maggio.

La Compagnia ottiene alcune franchigie doganali ed il porto commerciale di Porto Said si dichiarerà franco.

Necrologio. — Il 6 corrente, è morto a Lugano il signor Antonio Veladini, direttore della Società di Navigazione e Ferrovie per il lago di Lugano.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Caserta (10 febbraio, ore 11). — Appalto dei lavori di sistemazione del lastricato di via S. Carlo, per L. 12,410.04, oltre L. 1089.96 a disposizione. Dep. provv. L. 1000 e L. 250 per spese. Cauz. L. 2000. Ultimazione lavori 4 mesi. Fatali 17 febbraio, ore 12.

Municipio di Pavone Canavese (Torino) (10 febbraio, ore 9). — Appalto dei lavori per l'arginatura del torrente Chiusella, per lire 9729.93. Dep. provv. L. 400. Fatali dopo 5 giorni.

Municipio di Cianciana (Girgenti) (11 febbraio, ore 10). — Appalto delle opere della condottura di acqua potabile di quel Comune, dal castelletto ripartitore dell'acquedotto consorziale Cianciana-Alessandria-Rocca sino al Calvario di quel Comune, provv. agg. al signor Antonio De Simone fu Raffaele col ribasso del 4.50 0[0, e cioè per L. 99,047.49. Dep. provv. L. 3200.

Municipio di Andria (Bari) (11 febbraio, ore 10). — Appalto dei lavori di sistemazione del canale Porta la Barra-Carmine, per L. 65,120.45. Cauz. L. 6512.05. Dep. per spese L. 3256.25. Fatali 20 febbraio, ore 12. Consegna lavori 6 mesi.

R. Prefettura di Pisa (13 febbraio, ore 10. — Appalto dei lavori occorrenti per l'imbancamento generale e rialzo parziale presso la fornace Grassi dell'argine strada in destra d'Arno, da Caprona alla rampa di Campo, per complessivi m. 1674.15 nei Comuni di Vicopisano e Bagni S. Giuliano, per L. 42,310. Dep. prov. L. 2500. Consegna lavori 5 mesi.

Municipio di Fragneto l'Abate (Benevento) (13 febbraio). — Appalto dei lavori per la ricostruzione della quarta luce del ponte comunale Botticella sul torrente Tammaro, per L. 23,660.35. Deposito L. 1000 in tesoreria. Cauz. decimo. Fatali 1° marzo, ore 12.

Municipio di Torino (14 febbraio, ore 11). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la sistemazione ed il mantenimento del suolo pubblico delle vie, piazze e parte selciata dei corsi e sobborghi della città, ad eccezione delle parti, oggetto di altre imprese speciali o di mantenimento ad economia, dal 1° aprile 1902 al 31 dicembre 1906, provv. agg. il lotto di levante per L. 60,000, col ribasso cioè del 24.75 0[0, ed il lotto di ponente per L. 60,000, col ribasso cioè del 18.80 0[0. Dep. provv. L. 6000 per ciascun lotto e L. 4500 per le spese.

Municipio di Sansevero (Foggia) (15 febbraio, ore 11). — Appalto dei lavori per la sistemazione ed inghiaiamento del rione Luciano Damiano, per L. 11,899.05. Dep. provv. L. 500 e L. 350 per spese. Cauz. L. 2000. Fatali dopo 15 giorni.

R. Prefettura di Parma (19 febbraio, ore 13). — Appalto dei lavori per la costruzione di un fabbricato civile colonico-rustico sull'appezzamento Tavernelle, facente parte della possessione Casavecchia in Eia di S. Pancrazio Parmense, per L. 12,500.

Municipio di Torino (20 febbraio, ore 14). — Appalto dei lavori di costruzione di fabbricato ad uso di scuola elementare maschile e femminile per il Borgo Crocetta, per L. 70,000. Dep. provv. L. 15,000 e L. 5000 per le spese. Consegna lavori 18 mesi. Fatali 10 marzo, ore 11.

Amministrazione Provinciale di Caserta (20 febbraio, ore 11). — Appalto dei lavori per la costruzione della strada provinciale Costantinopoli-Piazzola, tra il ponticello Giuliano, sulla provinciale Nola-Castellammare, ed il confine colla provincia di Napoli (metri 2338.52), per L. 74,266.17. Dep. L. 2500.

Municipio di Montalto Uffugo (Cosenza) (22 febbraio, ore 11). — Appalto dei lavori di completamento della strada comunale obbligatoria di Montalto verso Lattarico (tronco dall'abitato alla frazione S. Nicola), per L. 11,540.07. Dep. provv. L. 800. Cauzione L. 1500.

R. Prefettura di Caltanissetta (24 febbraio, ore 10). — Appalto dei lavori di riparazione e consolidamento al km. 13 e 16 per difesa e sicurezza del transito dei tratti del tronco dei Benesiti al quadrivio Misericordia della strada nazionale n. 73, per L. 17,400. Dep. provv. L. 1200 in Tesoreria. Ultimaz. lavori 8 mesi.

Ministero dei Lavori Pubblici e R. Prefettura di Reggio Emilia (25 febbraio, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori e provviste per la difesa frontale al froldo Santa Croce, subito a monte del ponte in chiatte di S. Benedetto Po, fra i SS. GG. 149 e 152, in destra del Po, nel Comune di S. Benedetto Po, provincia di Mantova, per un'estesa di m. 323, e per complessive L. 146,900. Dep. provv. L. 15,000.

Municipio di Piedimonte d'Alife (Caserta) (26 febbraio, ore 12, defin.). — Appalto della costruzione del prolungamento ramo centrale condottura d'acqua potabile e sistemazione basolato, per lire 22,550. Deposito L. 1000 e L. 300 per spese. Ultimazione lavori 6 mesi.

Ministero dei Lavori Pubblici e R. Prefettura di Udine (4 marzo, ore 10, unico defin.). — Appalto dei lavori occorrenti per le bonifiche della palude Fraida di Mezzo e di Sotto, e della palude del Copp, in provincia di Udine, per complessive L. 100,288. Dep. prov. L. 5000. Cauz. decimo.

Ministero dei Lavori Pubblici e R. Prefettura di Pisa (8 marzo, ore 10, unico defin.). — Appalto dei lavori occorrenti per l'ordinario mantenimento del canale emissario di quello d'Altopascio, dei canali minori di scolo e delle altre opere della bonifica di Bientina, comprese fra la gronda di tramontana del Padule omonimo e il Calambrone, nei Comuni di Capannori (provincia di Lucca), Santa Maria a Monte (provincia di Firenze), Bientina, Vicopisano, Cascina, Collesalvetti (provincia di Pisa), pel sessennio dal 1° luglio 1901 al 30 giugno 1907. Importo L. 217,200, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto. Cauz. provv. L. 10,000.

Ministero dei Lavori Pubblici e R. Prefettura di Padova (10 marzo, ore 10, unico defin.). — Appalto dei lavori necessari per la difesa dell'abitato di Pontolongo in provincia di Padova, con simultanea deviazione di un tratto della strada provinciale Piove-Cavarzere. Importo L. 111,000, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto. Cauz. provv. L. 8000.

Ministero dei Lavori Pubblici e R. Prefettura di Sondrio (11 marzo, ore 10, unico defin.). — Appalto dei lavori del primo tronco della bonifica dei terreni paludosi compresi fra gli sbocchi in Adda dei torrenti Finale e Masino, relativi all'immissione del collettore principale di Selvetta nel canale di derivazione delle ferrovie adriatiche per l'impianto idroelettrico di Desco in Comune di Dazio (Sondrio). Importo L. 135,600, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto. Cauz. provv. L. 7000.

APPALTI ALL'ESTERO.

Portogallo. — *Ministero della Marina e di oltremare* (12 maggio, ore 13). — Appalto dei lavori per la costruzione delle due prime sezioni della SS. FF. di Benguella. Cauz. 15,000 milreis (circa fr. 81,308).

Forniture diverse.

Aste.

Direzione d'Artiglieria e Fabbrica d'Armi di Terni (Perugia) (8 febbraio, ore 16.30, unico def.). — Appalto della fornitura di litantrace: tonn. 200 grasso per fucine, a L. 55; tonn. 200 grasso per gas-luce, a L. 50; tonn. 100 magro per forni, a L. 45; totale importo L. 25,500. Dep. L. 2550. Consegna 40 giorni.

Direzione d'Artiglieria e Polverificio di Fontana Liri (Caserta) (20 febbraio, ore 10, unico def.). — Appalto della fornitura di carbone agglomerato in formelle, tonn. 200, a L. 57. Importo L. 11,400. Dep. L. 1140. Consegna 90 giorni.

Direzione Generale RR. Arsenali di Spezia, Napoli e Venezia (24 febbraio, ore 11, def.). — Appalto della fornitura di chiavarde e chiavardette di ottone (metallo Muntz), tornite ed aggiustate, provv. agg. per L. 24,192.22, col ribasso cioè del 17.17 0[0. Dep. provv. L. 2900.

Ministero della Marina, Direzioni Generali dei RR. Arsenali di Spezia, Napoli e Venezia (25 febbraio, ore 11). — Appalto della fornitura di fanali ad olio ed a candela per l'illuminazione delle regie navi. Importo L. 40,000. Dep. provv. L. 4000. Fatali 22 marzo, ore 12.

Direzione Generale dei RR. Arsenali di Spezia e Venezia (28 febbraio, ore 11). — Appalto della fornitura alla R. Marina di viti, striscie, verghe profilate, tubi e fogli di ottone, da consegnarsi nel R Arsenale di Venezia, per L. 60,000, in due lotti: 1° viti di ottone, maschi di acciaio e striscie di ottone per tappeto *linoleum*, per L. 36,000; 2° ottone in verghe profilate, tubi e fogli, per L. 24,000. Cauz. L. 3600 pel 1° lotto, e L. 2400 pel 2°. Fatali 25 marzo, ore 12.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Febbr. 1	Febbr. 8
Azioni Ferrovie Biella	L. 528	528
» » Mediterranee	» 457.50	450
» » Meridionali	» 640.50	641
» » Pinerolo (1ª emiss.)	» 372	372
» » » (2ª »)	» 357	357
» » Secondarie Sarde	» 215	215
» » Sicule	» 670 ex	670 ex
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.*	» 322.25	325
» » Cuneo 3 0[0	» 347	353
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1[2 %	» 99	100.10
» » Mediterranee 4 0[0	» 497	499.15
» » Meridionali	» 330	331
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 310	312.50
» » » 2ª emiss. »	303	305
» » Sarde, serie *A*	» 324.50	327
» » » serie *B*	» 324.50	327
» » » 1879	» 324.50	327
» » Savona	» 347	346
» » Secondarie Sarde	» 489	494
» » Sicule 4 0[0 oro	» 504.50	510
» » Tirreno	» 498	504
» » Vittorio Emanuele	» 355	316

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1901-1902. — *Dal 21 al 31 Gennaio 1902. — 21ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4760	4726	+ 34	1028	1033	— 5
Media	4760	4731	+ 29	1012	1028	— 16
Viaggiatori	1,382,002.39	1,327,357.36	+ 54,645.08	53,800.32	50,955.46	+ 2,844.86
Bagagli e cani	71,312.94	70,253.52	+ 1,059.42	1,005.11	1,035.81	— 30.70
Merci a G.V. e P.V. acc.	391,955.24	366,803.34	+ 25,151.90	13,753.53	12,862.95	+ 890.58
Merci a P. V.	2,061,416.33	1,959,247.23	+ 102,169.10	71,991.13	67,361.71	+ 4,629.42
TOTALE	3,906,686.90	3,723,661.45	+ 183,025.45	140,550.09	132,215.93	+ 8,334.16
Prodotti *dal 1° Luglio 1901 al 31 Gennaio 1902.*						
Viaggiatori	32,114,094.75	33,497,782.73	— 1,383,687.98	1,430,927.06	1,520,832.57	— 89,905.51
Bagagli e cani	1,514,945.69	1,613,877.44	— 98,931.75	38,141.87	41,889.75	— 3,747.88
Merci a G.V. e P. V. acc.	8,577,585.68	8,145,302.72	+ 432,282.96	298,885.64	282,535.24	+ 16,350.40
Merci a P. V.	43,545,833.27	41,266,946.32	+ 2,278,886.95	1,666,683.18	1,572,152.40	+ 94,530.78
TOTALE	85,752,459.39	84,523,909.21	+ 1,228,550.18	3,434,637.75	3,417,409.96	+ 17,227.79
Prodotto per chilometro.						
della decade	820.73	787.91	+ 32.82	136.72	127.99	+ 8.73
riassuntivo	18,015.22	17,865.97	+ 149.25	3,393.91	3,324.33	+ 69.58

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

20ª Decade — Dall'11 al 20 Gennaio 1902

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1902	86,100.00	2,892.00	25,942.00	138,785.00	1,135.00	254,804.00	616.00	414.00
1901	78,849.00	2,011.00	23,797.00	138,278.00	1,304.00	244,239.00	616.00	396.00
Differenze nel 1902	+ 7,251.00	+ 881.00	+ 2,145.00	+ 457.00	— 169.00	+ 10,565.00	»	+ 18.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1901 AL 20 GENNAIO 1902.								
1901-902	1,934,894.00	44,383.00	383,591.00	2,906,708.00	27,833.00	5,297,409.00	616.00	8,600.00
1900-901	1,946,368.00	41,828.00	373,214.00	2,917,587.00	33,873.00	5,312,870.00	616.00	8,625.00
Differenze nel 1901-902	— 11,474.00	+ 2,555.00	+ 10,377.00	— 10,879.00	— 6,040.00	— 15,461.00	»	— 25.00
RETE COMPLEMENTARE — PRODOTTI DELLA DECADE								
1902	31,871.00	1,097.00	14,158.00	18,922.00	116.00	66,164.00	484.00	137.00
1901	27,911.00	620.00	15,057.00	25,155.00	200.00	68,943.00	484.00	142.00
Differenze nel 1902	+ 3,960.00	+ 477.00	— 899.00	— 6,233.00	— 84.00	— 2,779.00	»	— 5.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1901 AL 20 GENNAIO 1902.								
1901-902	728,521.00	14,974.00	194,189.00	523,378.00	4,577.00	1,465,639.00	484.00	3,028.00
1900-901	693,738.00	12,277.00	184,555.00	557,400.00	6,756.00	1,454,726.00	484.00	3,006.00
Differenze nel 1901-902	+ 34,783.00	+ 2,697.00	+ 9,634.00	— 34,022.00	— 2,179.00	+ 10,913.00	»	+ 22.00
STRETTO DI MESSINA — PRODOTTI DELLA DECADE								
1902	4,899.00	526.00	1,106.00	2,297.00	»	8,828.00	23.00	384.00
1901	2,817.00	129.00	894.00	2,814.00	»	6,654.00	23.00	289.00
Differenze nel 1902	+ 2,082.00	+ 397.00	+ 212.00	— 517.00	»	+ 2,174.00	»	+ 95.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1901 AL 20 GENNAIO 1902.								
1901-902	80,742.00	3,641.00	22,245.00	37,035.00	31.00	143,694.00	23.00	6,248.00
1900-901	72,633.00	2,305.00	17,948.00	33,955.00	31.00	126,872.00	23.00	5,516.00
Differenze nel 1901-902	+ 8,109.00	+ 1,336.00	+ 4,297.00	+ 3,080.00	»	+ 16,822.00	»	+ 732.00

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

BIGLIETTI SEMPLICI					BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO					
(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	LONDRA (2)		PARIGI (3)		LONDRA (4) (Diritto di porto compreso)			PARIGI (5)		
	1a classe	2a classe	1a classe	2a classe	1a classe	2a classe	validità	1a classe	2a classe	validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais e via Boulogne) .	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 85	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 65	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	. . .			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	. .			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	-			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE							Treno lusso PENINSULAR-EXPRESS part. da Londra il venerdì
					(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	—	9 — a.	10 — a.	—	—	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	—	—		—	11 — a.	—		—
Douvres. . . . . . . —	—	11 06 a.		—	1 — p.	11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Ingl. occ.) Arr.	—	12 31 p.		—	2 20 p.	12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	(F)	12 35 p.		—	2 24 p.	12 24 a.		12 24 a.
	W. R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 20 p.		—	3 — p.	1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 26 p.		—	3 06 p.	1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.		1 58 p.		—		2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.		1 59 p.		—		2 31 a.		
Folkestone . . . Par.			11 50 a.	—				
Boulogne (Buffet) Maritime o. I. oc. Arr.			1 30 p.	—				
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.			1 34 p.	—				
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.			2 20 p.	—				
Boulogne (Buffet) Central Arr.			2 25 p.	—				
Boulogne (Buffet) Central Par.			2 35 p.	—				
Amiens (Buffet) Arr.		3 44 p.	4 10 p.	—	5 16 p.	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.		3 49 p.	4 15 p.	—	5 21 p.	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.	5 45 p.	5 50 p.	—	7 — p.	5 50 a.		
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	5 52 p.	—	7 42 p.	—	7 42 p.	7 03 a.		Per la grande cintura
Paris-PLM (Buff.) Arr.	6 32 p.	—	8 32 p.	—	8 32 p.	7 43 a.		
	1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)	1a 2a cl.	1a 2a cl.	Lusso (X)	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	10 20 p.	10 30 p.	1 35 p.	9 30 a.	2 — p.	
Dijon . . . . Arr.	12 20 p.	1 33 a.	2 40 a.	3 45 a.	5 38 p.	2 24 p.	7 15 p.	9 35 a.
Evian . . . . . —	2 16 p.	10 45 a.	—	2 16 p.	—	—	—	—
Genève . . . . —	10 43 a.	6 57 a.	—	11 14 a.	—	10 45 p.	—	—
Le Fayet-St-Gervais (Chamonix). . . . —	3 31 p.	12 20 p.	—	8 — p.	—	—	—	1 — p.
Aix-les-Bains . . . . —	8 58 a.	6 02 a.	6 46 a.	1 54 p.	9 39 p.	8 51 p.	12 21 a.	1 42 p.
Chambéry. . . . . . —	9 32 a.	6 37 a.	7 10 a.	2 31 p.	9 59 p.	9 26 p.	12 45 a.	2 03 p.
Modane . . . . . . —	1 46 p.	—	9 57 a.	7 42 p.	12 29 a.	—	3 31 a.	4 55 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	18 55	—	14 22	4 55	—	—	8 20 a.	21 16
Torino. . . . . . . Par.	20 —	—	14 50	6 45	—	—	8 45	Sleeping-cars con Dining-car
Novara . . . . . . Arr.	21 56	—	16 47	9 14	—	—	10 55	
Milano . . . . . . Arr.	23 05	—	17 45	10 15	—	—	12 6	
Venezia . . . . . . Arr.	—	—	23 30	—	—	—	18 45	
Torino. . . . . . . Par.	20 05	—	15 —	5 25	—	—	8 40	
Genova . . . . . . Arr.	23 20	—	18 25	8 45	—	—	12 —	
San-Remo. . . —	5 45	—	23 33	—	—	—	16 44	
Pisa. . . . . —	3 20	—	23 25	12 35	—	—	17 —	
Firenze . . . . —	7 15	—	1 20	17 28	—	—	19 15	
Livorno. . . . —	5 36	—	0 7	15 5	—	—	18 —	
Roma . . . . —	10 10	—	7 —	19 15	—	—	23 43	
Napoli . . . . —	18 35	—	13 36	0 35	—	—	7 —	
Brindisi . . . . —	—	—	8 16	—	—	—	18 7	
Torino. . . . . . . Par.	20 05	—	—	—	—	—	8 40	21 30
Alessandria . . . . Arr.	21 32	—	—	—	—	—	10 13	22 59
Bologna . . . . —	2 31	—	—	—	—	—	14 50	3 01
Ancona . . . . —	7 13	—	—	—	—	—	23 —	6 40
Brindisi. . . . —	21 48	—	—	—	—	—	10 59	17 20
Firenze . . . . —	6 34	—	—	—	—	—	18 3	
Roma . . . . —	13 10	—	—	—	—	—	23 25	Arrivo a Brindisi la domenica
Napoli. . . . . . . Arr.	18 35	—	—	—	—	—	7 —	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . Par.	8 50	—	—	15 5	Lusso	—	—
Roma . . . . —	14 30	—	—	23 10	(X)	—	—
Firenze . . . . —	21 10	—	—	6 10	—	—	—
Brindisi . . . . —	7 —	—	—	17 33	—	—	—
Ancona . . . . —	20 25	—	—	5 35	—	—	—
Bologna. . . . . . . —	1 35	—	—	10 30	—	10 30	—
Alessandria . . . . . —	7 15	—	14 20	17 10	—	21 55	—
Torino. . . . . . . Arr.	9 2	—	16 05	19 10	—	23 35	—
Brindisi. . . . . . Par.	—	—	18 35	—	—	9 42	—
Napoli. . . . . —	8 50	—	15 50	—	—	23 15	—
Roma . . . . —	14 50	—	21 —	—	14 20	8 15	—
Livorno. . . . —	21 6	—	2 —	8 30	19 25	13 15	—
Firenze . . . . —	19 35	—	21 5	7 15	17 30	12 10	—
Pisa. . . . . —	23 15	—	3 5	9 8	20 45	15 —	—
San Remo . . . —	18 32	—	1 45	8 9	—	14 15	—
Genova . . . . —	3 5	—	7 5	14 55	0 35	20 —	—
Torino. . . . . . . Arr.	7 —	—	10 25	19 10	4 50	23 35	—
Venezia . . . . . . Par.	—	—	—	8 45	—	14 —	—
Milano . . . . . . Par.	—	—	7 5	16 —	—	20 15	—
Novara . . . . —	—	—	8 7	17 1	—	21 15	—
Torino. . . . . . . Arr.	—	—	10 20	19 5	—	23 10	—
	(D)						
Torino. . . . . . . Par.	7 45	—	13 30	19 30	4 26	—	24 —
Modane (ora franc.). —	11 35 a.	—	5 20 p.	10 10 p.	7 24 a.	—	3 20 a.
Chambéry . . . . . . —	3 — p.	—	8 38 p.	12 22 a.	9 35 a.	6 47 a.	5 57 a.
Aix-les-Bains . . . . —	3 44 p.	—	9 12 p.	12 04 a.	9 55 a.	7 22 a.	6 18 a.
Le Fayet-St-Gervais —	11 15 a.	—	4 15 p.	2 — p.	—	—	—
Evian . . . . . —	12 38 p.	—	5 32 p.	—	—	4 40 a.	—
Genève . . . . —	1 52 p.	—	8 02 p.	9 10 p.	—	5 52 a.	8 38 a.
	1a cl.						
Dijon . . . . —	12 4 a.	—	1 59 a.	5 9 a.	2 19 p.	1 23 p.	11 33 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	6 9 a.	—	6 38 a.	9 23 a.	6 41 p.	6 31 p.	5 15 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 12 a.		—	10 3 a.	—	6 47 p.	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	8 03 a.		—	10 52 a.	—	7 42 p.	
	1a 2a cl.	(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl.	Déjeun. 1a 2a cl. W.R.(A)		Pranzo 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	8 40 a.	9 35 a.	10 30 a.	11 20 a.	—	9 — p.	
Amiens (Buffet) Arr.	10 28 a.		12 mer.	12 52 p.	—	10 46 p.	
Amiens (Buffet) Par.	10 33 a.		12 20 p.	12 57 p.	—	10 51 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	12 18 p.		1 50 p.		—		
Boulogne (Buffet) Central Par.	12 23 p.		1 53 p.		—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.			1 58 p.		—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.			2 12 p.		—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora I. oc. Par.			2 08 p.		—		
Folkestone . . . Par.			4 10 p.		—		
Boulogne-Tintelleries Arr.	12 07 p.				—	12 31 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.	12 09 p.				—	12 33 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.	12 45 p.			2 55 p.	—	1 12 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.	12 57 p.	1 15 p.		3 01 p.	—	1 21 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.	1 30 p.			3 19 p.	—	1 39 a.	
Calais Maritime ora Ingl. occ. Par.	1 26 p.			3 15 p.	—	1 35 a.	
Douvres. . . . . . . —	3 05 p.			5 15 p.	—	3 40 a.	
Londres Victoria . Arr.	—			7 — p.	—	—	
Londres Ch.-Cross. Arr.	4 55 p.		5 50 p.	—	—	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant riservato ai viaggiatori di 1a classe. Non sono ammessi i viaggiatori di 2a classe se non pagano il supplemento dalla 2a alla 1a classe. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 10 30 ant. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Calais col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 11.20 ant. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.30 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino. — (X) Dal 20 novembre al 9 gennaio i treni di lusso Parigi-Roma avranno luogo tre volte per settimana, cioè: il lunedì, mercoledì e venerdì in partenza da Parigi; martedì, giovedì e sabato in partenza da Modane. Dal 10 gennaio fino al 15 maggio tutti i giorni. Questo treno è composto di *wagons-lits* e di *restaurant*.

TORINO, 1902 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXXV. Sabato, 15 Febbraio 1902 NUM. 7.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

Preghiamo i nostri cortesi abbonati, cui è scaduto l'abbonamento, a voler sollecitare la spedizione dell'importo della loro associazione.

L'AMMINISTRAZIONE.

A PROPOSITO DEI LAVORI DEL PORTO DI GENOVA

Il giornale *Caffaro*, in un suo recente commento sull'ultimo articolo del 1° febbraio del *Monitore*, che accennava all'urgenza dei bisogni del porto di Genova, bisogni sui quali il *Monitore* insiste da lungo tempo, si occupava principalmente dell'esecuzione di uno dei lavori ormai decisi dopo lunge attesa e continue rimostranze da parte della città e dell'Amministrazione ferroviaria, e l'osservazione del *Caffaro* ha trovato incoraggiamento da parte dei negozianti, che hanno scritto a questo proposito una lettera, plaudendo all'agitazione che deve condurre al sollecito esito di tutti quei provvedimenti che tendono a ridurre al minimo la manovra delle mercanzie attraverso le chiatte.

L'articolo del *Monitore* accennava a questo inconveniente in linea generale soltanto, perchè non riguardava essenzialmente una tale questione. Ma dal momento che il *Caffaro* ha voluto saviamente entrare in merito, anche noi plaudiamo alle esortazioni che egli fa perchè nessun indugio venga frapposto alla rapida esecuzione della nuova linea di raccordo che deve portare direttamente i vagoni dal punto dove è destinato convergano le mercanzie più ingombranti (carboni e legnami).

Soltanto temiamo che, una volta questa nuova linea d'accesso finita, tutto il vantaggio che se ne ripromette sarà ostacolato dai lavori del porto. Infatti ci pare che la costruzione del prolungamento del ponte Caracciolo, che dovrebbe dare le aree e permettere lo sviluppo dei binari occorrenti a togliere in buona parte le difficoltà del carico diretto da nave a vagone, sia ancora una costruzione di là da venire, e poichè a causa della profondità dei fondali che sono in quella località, ed alla necessità di eseguire ivi i lavori a piccole tratte per non disturbare le operazioni commerciali, il prolungamento del Caracciolo richiederà un tempo relativamente assai lungo, così andando di questo passo nel non decidere niente in proposito, temiamo che questo lavoro non sarà ancora compiuto quando la nuova linea di raccordo col Campasso sarà già cosa fatta.

Nello stesso modo non ci consta che cammini maggiormente sollecita la pratica relativa all'aumento delle gru nel porto, delle quali si sentirà ben presto il bisogno appena le nuove calate del ponte Biagio Assereto saranno finite, e così si avrà ancora un'altra opera che non potrà dare immediatamente tutti i frutti che si ripromettevano.

I vari lavori del porto hanno non solo bisogno di essere progettati in base ad un programma concreto, ma di essere altresì condotti con quella sollecitudine che è richiesta dal legame strettissimo che questi lavori hanno uno coll'altro, e in questo senso non è mai abbastanza la vigilanza della stampa e degli enti interessati locali.

Non è senza meraviglia, per chi tien dietro ai giornali che si stampano nei porti del mare del Nord (porti che, come è noto, accaparrano la massima parte del commercio dell'Europa centrale), il vedere con quale costanza la stampa si occupa colà non solo del porto, ma anche di tutto quello che avviene fuori di esso e che vi ha qualche connessione.

Vi sono giornali settimanali che non si curano d'altro. Niente politica, niente cronaca, niente fattacci: solo il porto, il suo avvenire, le sue relazioni, la concorrenza degli altri porti, le condizioni dei paesi con cui fanno commercio, i bisogni del loro *hinterland* formano la materia di questi giornali. Così tutto quello che concerne l'interesse del porto si popolarizza e diventa argomento di cura e sollecitudine costante della massima parte dei cittadini.

Non era ancora finita la prima settimana dell'anno che i giornali di colà riportavano i risultati della navigazione del 1901. Anversa esulta per un aumento di 812,935 tonnellate di stazza conseguito malgrado gli scioperi, di gran lunga superiore all'aumento di 100,560 tonnellate verificatosi a Rotterdam, ed a quello di 345,000 tonnellate verificatosi ad Amburgo.

Fra i porti del Mediterraneo, soltanto Venezia ha avuto un aumento notevole, 218,000 tonnellate di aumento di traffico, pari al 15 0/0, ed oltre 100,000 tonnellate di aumento nella navigazione.

X.

L'ESERCIZIO DELLE TRE GRANDI RETI

DAL 1885 AL 1900

Il servizio ferroviario del Porto di Genova.

(*Continuazione, vedi N. 6*).

Impianti ferroviari del Porto. — Gli impianti ferroviari che oggi corredano il Porto si dividono in tre gruppi principali, e cioè:

a) il gruppo di *Piazza Caricamento*, che si estende dal Mandraccio al ponte Morosini, ed è destinato al movimento di merci varie in arrivo dal mare, senza alcuna preponderanza spiccata delle une sulle altre;

b) il gruppo di *Santa Limbania*, che s'estende dalla Darsena al ponte Colombo, ed è destinato al movimento delle granaglie, dei cotoni e di altre merci che arrivano dal mare per essere avviate a destino per ferrovia, nonchè al movimento delle merci che arrivano per ferrovia e sono destinate ad essere esportate per la via di mare;

c) il gruppo di *San Benigno*, che si estende dal ponte Assereto all'estremità del Molo Nuovo, ed è destinato principalmente al movimento dei carboni fossili, ed in via secondaria a quello di alcune merci varie, quali legnami da costruzione, ghise, rotaie, ferri vecchi per ferriere, pece greca, petroli e simili.

Questi tre gruppi sono collegati fra loro da un binario di corsa che forma come una linea di cintura attorno al Porto, fiancheggiando la via Carlo Alberto, nell'unione fra piazza Caricamento e Santa Limbania, e correndo a pie' del muro di sostegno di via Milano, fra Santa Limbania e San Benigno.

Linee di allacciamento del Porto con la stazione di Sampierdarena. — Le comunicazioni ferroviarie fra Sampierdarena ed il Porto, procedendo da ponente verso levante, sono attualmente le seguenti:

a) *Galleria della Sanità*, a semplice binario, che unisce gli impianti del Molo Nuovo con il *quadrivio della Coscia*;

b) *Galleria del Passo Nuovo*, a doppio binario, che unisce il ponte Caracciolo col suddetto quadrivio della Coscia;

c) *Galleria di San Benigno*, a semplice binario, che unisce il ponte B. Assereto con lo stesso quadrivio della Coscia.

Dal *quadrivio della Coscia* si staccano poi la *ferrovia a cavalli* e la *linea della Coscia*, le quali sono ambedue a semplice binario e vanno ad allacciarsi agli impianti di Sampierdarena.

La *ferrovia a cavalli*, che di recente è stata sistemata e resa atta al transito delle locomotive, ha la lunghezza di circa 2 chilometri, traversa a raso l'abitato di Sampierdarena, con andamento pianeggiante, e si allaccia al *parco Forni* di Sampierdarena.

La *linea della Coscia*, con una rampa in pendenza del 18 per mille per la lunghezza di m. 230, e del 16.5 per mille per la lunghezza di m. 240, si allaccia ai binari del viadotto di Sampierdarena. La lunghezza di questa linea è di circa m. 1400, misurata dal quadrivio della Coscia all'asse del fabbricato Passeggieri della stazione centrale di Sampierdarena;

d) *Galleria di San Lazzaro* (*bassa*), a due binari, che uniscono la stazione centrale marittima di Santa Limbania, con i binari del viadotto di Sampierdarena. Questa comunicazione ha la lunghezza di circa m. 1900, misurata dallo scambio estremo della stazione di Santa Limbania all'asse del fabbricato viaggiatori della stazione centrale di Sampierdarena.

Linea di allacciamento del Porto con la stazione di Genova-P. Brignole. — Gli impianti ferroviari del Porto comunicano anche con la stazione orientale di Genova, a mezzo della *galleria di San Tommaso*, che allaccia la stazione centrale marittima di Santa Limbania con la galleria della Traversata.

Questa comunicazione serve all'inoltro dei carri diretti verso la linea di Levante, quali ascendono a circa il 3 per cento di quelli che si caricano al Porto, e riesce largamente sufficiente al bisogno.

Fra le opere alle quali si dovrebbe ancora dare esecuzione coi fondi stanziati con la Legge 2 agosto 1897, è pur compresa una linea di comunicazione fra la parte orientale del Porto (*Porto delle Grazie*) e la nuova stazione orientale di Genova, attualmente in costruzione, presso il torrente Bisagno; comunicazione già designata col nome di *galleria di Carignano*, ma alla cui attuazione si oppongono non lievi difficoltà tecniche.

Alle comunicazioni con la zona orientale del Porto provvede attualmente la linea Piazza Caricamento-Santa Limbania, e questa può servire anche alle prevedibili esigenze del prossimo avvenire quando, con l'aumentare del traffico sulla zona orientale, sia provveduto all'impianto di convenienti fasci di binari di manovra, i quali permettano di formare sul posto i treni ordinati secondo le principali destinazioni.

Lo studio di una comunicazione con la stazione orientale deve dunque essere coordinato ad un progetto generale di sistemazione del Porto in previsione dei bisogni di un avvenire meno prossimo.

Attrezzatura delle calate. — Per il sollevamento della merce, il Porto è attualmente dotato di 55 gru idrauliche, oltre a 4 gru a vapore e ad alcune gru a mano, distribuite lungo le diverse calate.

Le gru idrauliche si distinguono nei seguenti tipi:

Gru fisse a triplo potere, mosse da acqua in pressione a 50 atmosfere, della portata di kg. 3300, 6600, 10,000	N.	3
Gru mobili, di tipo elevato, della portata di kg. 1500	»	22
Gru mobili, di tipo basso, a braccio fisso, della portata di kg. 1500	»	24
Gru mobili, di tipo basso, a braccio snodato, da kg. 1500	»	6
Totale	N.	55

Questi apparecchi sono azionati da uno stabilimento centrale, fornito di due pompe a vapore capaci di rifluire ciascuna 75 metri cubi d'acqua all'ora, alla pressione di 50 atmosfere circa.

Si nota che è in corso di esecuzione la trasformazione in tipo elevato di 20 delle gru idrauliche di tipo basso a braccio fisso attualmente in opera, ed è in corso di studio il progetto per l'impianto di 20 nuove gru mobili di tipo elevato.

Movimento ferroviario del Porto. — La quantità di merce annualmente sbarcata ed imbarcata nel Porto, è andata aumentando dal 1875 ad oggi, ma in proporzioni molto variabili.

Si ricorda infatti che furono sbarcate ed imbarcate:

nel 1875	tonn.	839,816	di merce
» 1880	»	1,155,763	»
» 1885	»	2,720,812	»
» 1890	»	4,170,383	»
» 1895	»	4,330,154	»
» 1899	»	5,076,398	»

Perciò l'incremento medio annuale commerciale del Porto è stato del 7.5 per cento nel periodo 1875 80, del 27, del 10.6 e del 0.8 per cento nei tre quinquenni successivi, ed infine del 4 per cento circa nell'ultimo quadriennio.

Della merce che si sbarca ed imbarca nel Porto, il 70 per cento circa parte ed arriva per ferrovia.

Commissione permanente per la direzione dei servizi del Porto. — Con R. Decreto in data 6 dicembre 1888, n. 5881, fu istituita la Commissione permanente per la direzione dei servizi del Porto, della quale fanno parte, attualmente, il

Prefetto della Provincia, con le funzioni di Presidente; il Capitano di Porto, l'Ingegnere-Capo del locale Ufficio del Genio civile, il R. Ispettore-Capo di questo Circolo del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, il Direttore della Dogana, un Assessore municipale, il Presidente della Camera di Commercio ed un Rappresentante della Società esercente la Rete Mediterranea.

La predetta Commissione, che ha il mandato di coordinare l'andamento di tutti i servizi del Porto, ha reso fino ad ora non dubbi benefizi, provvedendo al sollecito disbrigo degli affari correnti, e facilitando l'attuazione delle opere e dei provvedimenti dei quali di volta in volta è apparsa la necessità, nei limiti consentiti dalle Leggi, dai Regolamenti e dalle Convenzioni in vigore.

Servizio ferroviario degli scali e delle stazioni del Porto. — Il servizio ferroviario degli scali e delle stazioni del Porto è distribuito nel seguente modo:

Lo *scalo di piazza Caricamento* (*calate*) è destinato ad effettuare le *spedizioni* delle merci provenienti dal mare, a carro completo. La zona compresa fra il Mandraccio e l'asse del ponte Spinola è destinata allo sbarco delle merci *estere;* la zona rimanente, fra l'asse del ponte Spinola e il ponte Morosini, è invece destinata allo sbarco delle merci *nazionali* (servizio di cabottaggio) o *nazionalizzate* (cioè merci sdoganate prima dello sbarco).

La *stazione di piazza Caricamento* (*locale*) è destinata alle *spedizioni* delle merci di dettaglio, di qualunque provenienza e per qualunque destinazione.

Lo *scalo di Santa Limbania* si divide in cinque parti, e cioè:

a) *Scalo di Santa Limbania* (*calate*), destinato:

1. Alle *spedizioni* delle merci provenienti dal mare a carro completo (comprende la calata alla Darsena, il ponte Parodi, la calata ai Magazzini generali ed il ponte Colombo);

2. A *ricevere* le merci provenienti dall'interno e dirette all'imbarco, a carro completo ed ascritte alle ultime tre classi della tariffa, escluse quelle ammesse alla restituzione dei diritti doganali (comprende la calata agli Zingari);

b) *Scalo di Santa Limbania* (*magazzini Doria*) (comprendente quattro magazzini del ponte Doria), destinato a *ricevere* le merci provenienti dall'interno e dirette all'imbarco: delle prime cinque classi a carro completo o non, delle ultime tre classi in piccole partite, e di tutte quelle ammesse alla restituzione dei diritti doganali.

Gli altri due magazzini del ponte Doria sono in concessione alla Società della Navigazione Generale per lo scarico della merce che le è destinata e diretta oltre mare;

c) *Scalo di Santa Limbania, magazzino C* (ora *A*), destinato a *ricevere* la merce proveniente dall'estero e diretta all'imbarco;

d) *Scalo di Santa Limbania, magazzini D*, destinato a *ricevere* i bagagli e gli effetti personali dei viaggiatori che devono proseguire oltre mare;

e) *Scalo di Santa Limbania, darsena*, comprendente: la *darsena municipale*, destinata alle *spedizioni* delle merci provenienti dal mare, a carro completo; e la *darsena magazzino ferroviario* destinato invece alle *spedizioni* di dette merci in piccole partite.

Lo *scalo di Genova Principe* provvede al movimento sia delle merci di dettaglio, sia di quelle a carro completo, dirette a Genova loco, o in partenza da Genova loco con qualunque destinazione.

Lo *scalo di San Benigno* (*calate*) è destinato alle *spedizioni* del carbone e di altre merci sbarcate dalle navi. È pure ammesso a *ricevere*, da qualunque destinazione, le merci a carro completo ascritte alle ultime tre classi della tariffa. È pure esclusivamente riservato ai trasporti delle materie infiammabili ed esplosive.

Commissioni consultive per la distribuzione dei carri al commercio. — Per la distribuzione dei carri al commercio dei carboni fossili è istituita una Commissione consultiva, costituita di sei negozianti nominati dalla Commissione permanente per la direzione dei servizi del Porto.

Questa Commissione, coadiuvata da otto spedizionieri o confidenti addetti al commercio dei carboni, scelti dalla Commissione stessa, e per mezzo di proprii impiegati che risiedono a San Benigno, ha il mandato di:

a) accertare la quantità di carbone in arrivo nel Porto ed i rispettivi ricevitori;

b) accreditare dette quantità ad ogni singolo ricevitore;

c) dedurre dai quantitativi di ciascun negoziante o ricevitore le partite da essi spedite per terra o per mare o provviste per Bunkers (rifornimento delle navi).

Con questi elementi la Commissione redige i prospetti delle quantità di merce che si trovano in Porto per conto di ciascun ricevitore; e questi prospetti servono di base per la distribuzione proporzionale dei carri.

Per le merci varie è invece istituita una Commissione composta di 11 membri, la quale coadiuva i capi-stazione per l'accertamento settimanale del tonnellaggio delle merci, che serve di base per la distribuzione dei vagoni.

S'avverte peraltro che anche questa Commissione, a partire dal 1° giugno prossimo venturo, sarà organizzata in modo analogo a quella del commercio dei carboni, cioè istituirà un Ufficio proprio a Santa Limbania, ed accerterà giornalmente la quantità di merce che si trova in Porto per conto di ciascun ricevitore.

Le norme pratiche per la distribuzione dei carri sono quelle indicate nei paragrafi seguenti. (*Continua*).

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Esercizio 1900-1901

Relazione del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale degli Azionisti, 27 novembre 1901

(*Continuazione — Vedi N. 6*).

4. — Spese.

Le spese ordinarie e straordinarie dell'esercizio 1900-901, escluse quelle dello Stretto di Messina, ammontarono a . . L.	10,503,482.90
mentre quelle riguardanti l'esercizio antecedente erano ascese a . . . . »	9,602.096.24
Il montare per ogni chilometro di linea esercitato, giusta quanto rilevasi dall'allegato prospetto n. 3, fu di . . . . . . »	9,548.62
quando quello dell'esercizio antecedente era stato di . . . . »	8,729.18
La spesa per convoglio-chilometro fu di »	2.96
mentre quella dell'esercizio antecedente era stata di . . . . »	2.70
Noi quindi nell'anno finanziario 1900-901, di fronte ad un maggior prodotto di . »	583,173.13
ottenuto sulla Rete principale e sulla Rete complementare, abbiamo avuto i seguenti risultati di spesa:	
a) una maggiore spesa totale di . »	901,386.66
b) una maggiore spesa chilometrica di »	819.44
c) una maggiore spesa per convoglio-chilometro di . . . . »	0.26

Affinchè possiate rilevare su quale misura l'aumento di sopra indicato sia dovuto ai diversi servizi dell'esercizio, vi presentiamo il seguente prospetto:

Categoria	Spese d'esercizio		Differenza	
	1900-901	1899-900	in più	in meno
Spese generali della Società .	1,413,611.13	1,446,482.00	—	32,870.87
Servizio della Manutenzione .	2,594,569.26	2,487,663.83	106,905.43	—
Servizio Materiale e Trazione .	3,848,630.89	3,200,404.94	648,225 95	—
Servizio Movimento e Traffico	2,646,671.62	2,467,545.47	179,126.15	—
	10,503,482.90	9,602,096.24	934.257.53	32,870 87
Spese per l'eserc. dello Stretto di Messina	294,065.06	269,651.68	24,413.38	—
In complesso . . .	10,797,547.96	9,871,747.92	958,670.91	32,870.87

Riguardo ai risultati emergenti dal prospetto di cui sopra, vi rassegnamo le seguenti osservazioni:

a) la minore spesa di L. 32,870.87 nelle spese generali in grande parte è dovuta alla circostanza che la spesa riguardante l'Ufficio centrale di manutenzione e lavori, da quest'anno in poi, viene ad essere addebitata al servizio di manutenzione e lavori, anzichè alle spese generali d'amministrazione;

b) la maggiore spesa di L. 106,905.43 effettuatasi nel servitio della manutenzione e lavori, è dovuta:

1) all'essersi portata a carico del servizio la spesa dell'Ufficio centrale, come sopra si è detto;

2) ad un maggior ricambio di traverse, per cui si spesero circa L. 57,000 in più riguardo all'esercizio antecedente;

c) la maggior spesa di L. 648,225.95 nel servizio del materiale a trazione è dovuta alle seguenti cause:

1) al combustibile, per il quale si spesero lire 559,770.10 in più dell'anno precedente, a causa del maggioe prezzo del carbone e del maggior consumo verificatosi in correlazione con l'aumento del traffico;

2) alla manutenzione corrente delle locomotive, tenders e veicoli, per cui si ebbe una maggiore spesa di lire 95,000 circa, dovuta a ricambio di tubi bollitori delle locomotive e sale dei veicoli eseguitosi nei depositi, ed a maggior numero di piccole riparazioni eseguitesi al materiale rotabile;

3) alla riparazione di carrozze e carri, per cui si ebbe un aumento di circa L. 32,000, dovute in gran parte alla riparazione radicale di nove veicoli eseguita nelle officine di Palermo.

L'aumento di spesa nel servizio del materiale a trazione sarebbe stato assai più rilevante, se nei due titoli: « Servizio dell'acqua e riparazione delle locomotive » non si fosse ottenuta un'economia di circa 40,000 lire per maggiore accredito della quota di prestazione per ore di manovra, per una riduzione di spesa nel servizio dell'acqua;

d) la maggiore spesa di L. 179,126.15 nel servizio del movimento e traffico, è dovuta:

1) al maggior numero di convogli-chilometro effettuatosi per l'aumento del traffico;

2) al maggior impiego di personale in conseguenza dell'attuazione del decreto sulle ore di lavoro;

3) ad un maggior addebito di L. 23,000 circa fatto dal servizio del materiale e trazione per ore di manovra con locomotive.

5. — **Contabilità dei fondi di riserva per la conservazione delle strade, del materiale e della Cassa per gli aumenti patrimoniali.**

I fondi di riserva e la Cassa per gli aumenti patrimoniali, istituiti con l'art. 16 del contratto d'esercizio, al 30 giugno 1901, risultano coi seguenti saldi:

		Debitore	Creditore
a) Fondo di riserva per provvedere ai danni cagionati alle strade da forza maggiore	. L.	261,206.54	—
b) Fondo di riserva per la rinnovazione della parte metallica dell'armamento	»	—	1,502,104.83
c) Fondo di riserva per la rinnovazione del materiale rotabile reso inservibile dall'uso	L.	—	1,738,290.86
d) Cassa per gli aumenti patrimoniali	»	—	1,190,592.08
	L.	261,206.54	4,430,987.77

I suddetti saldi sono quelli che risultano dalla contabilità sociale, mentre nei rapporti col Governo vale la contabilità speciale tenuta in base ai documenti vistati dall'Ufficio di riscontro.

Il saldo creditore del fondo speciale per provvedere ai danni di forza maggiore sulle linee costruite dalla Società, giusta l'art. 13 della convenzione 21 giugno 1888, ammonta a L. 368,676.83.

6. — **Servizio dello Stretto di Messina.**

L'incremento del traffico dello Stretto di Messina è continuato ancora in questo esercizio, dando l'aumento di L. 20,895.06, essendosi ottenuto un prodotto di L. 227,499.64 di fronte alle L. 206,604.58, ottenutesi nell'esercizio antecedente.

Però, a differenza dell'anno finanziario scorso, l'aumento complessivo di L. 20,895.06 sopra indicato, è devoluto solo al maggior traffico della linea Messina Porto-Reggio Calabria Porto, il cui prodotto da L. 157,969.03, avuto nell'anno finanziario p. p., ascese a L. 180,448.75 in quello di cui si occupa la presente Relazione, con un aumento perciò di L. 22,479.72. Per la via di Villa San Giovanni, avemmo una diminuzione di L. 1584.66, perchè da L. 48,635.55, ottenute durante l'anno finanziario 1899-900, siamo scesi a L. 47,050.89 nell'anno finanziario in esame.

Tutte le categorie di trasporti per la via di Reggio Porto, ad eccezione di quella dei bagagli e cani, nella quale si verificò una trascurabile diminuzione di L. 41.89, furono in aumento.

Per la via di Villa S. Giovanni, invece, avemmo un'insensibile diminuzione nelle gestioni viaggiatori a grande velocità, mentre ottenemmo un piccolo aumento nella gestione bagagli e cani, aumento che spiega la diminuzione della gestione grande velocità, giacchè le poche spedizioni di seta e di cascami di seta, che prima effettuavansi da Villa S. Giovanni a Messina succursale a grande velocità, ora hanno luogo come bagagli.

Sul titolo corrispettivi a rimborso di spesa, ottenuti nel servizio attraverso lo Stretto di Messina durante l'anno finanziario 1900 901, in confronto con quelli ottenuti durante l'anno finanziario antecedente, avemmo una lievissima diminuzione di L. 326.79.

Il movimento dei viaggiatori, dei bagagli e delle merci attraverso lo Stretto di Messina, per le due vie di Reggio Porto e di Villa San Giovanni, che si constatò nell'esercizio 1900-901 in confronto a quello dell'anno finanziario precedente, risulta dai prospetti n. 13 e 13 *bis*.

All'aumento del prodotto dello Stretto di Messina per la via di Reggio Calabria, fa riscontro, come appare dal prospetto n. 13, l'aumento delle quantità (viaggiatori e merci), mentre una diminuzione rilevasi nella quantità per la via di Villa San Giovanni (vedasi prospetto n. 13 *bis*), conformemente alla diminuzione verificatasi negl'introiti.

L'aumento dei prodotti verificatosi per la via di Reggio Calabria dev'essere ascritto, come facemmo notare nella precedente Relazione, al graduale sviluppo del traffico verificatosi fra il Continente e la Sicilia, in seguito al regolare e completo servizio dei *ferry-boats*, che consente, senza trasbordo, il transito delle merci specialmente deperibili, mentre stazionario, si può dire, rimase il traffico nella via di Villa San Giovanni, e ciò fino a quando, con appositi impianti, non si sarà facilitato il trasporto dei viaggiatori e delle merci per quella via, che è il transito naturale delle linee tirrene.

7. — **Contenzioso.**

Dal 1° luglio 1000 al 30 giugno 1901 corrente anno si ebbero 71 cause, comprese 35 rimaste pendenti nello scorso anno.

Di esse cause ne furono esitate in modo definitivo, in materia civile e commerciale, 25, cioè:

N. 8 con sentenze favorevoli;
» 2 con sentenze contrarie;
» 10 con bonario componimento o transatte;
» 5 per abbandono delle parti avverse.

Sicchè ne rimasero pendenti, al 30 giugno 1901, 46.

Infine, nell'anzidetto periodo di tempo si ebbero 234 cause per contravvenzioni alle leggi ed ai regolamenti sulla polizia e sicurezza delle strade ferrate, e 106 giudizi in seguito a pignoramenti e sequestri in danno di appaltatori di opere e provviste ferroviarie e in danno d'impiegati.

Notevole fra tutte e la sentenza del Collegio arbitrale, instituito con la legge 27 aprile 1885, circa il ruolo organico.

Di tale sentenza abbiamo fatto cenno a principio della presente Relazione. Occorre ora aggiungere che quel Collegio ritennne che la nostra Società ebbe ad adempiere, a suo tempo, all'obbligazione di cui all'art. 98 del capitolato d'esercizio, avendo comunicato al Governo il *primo ruolo organico*: che esso articolo ebbe soltanto per obbietto di garantire la posizione di *grado* e di *stipendio* per il personale esistente al 30 giugno 1885; che siffatta posizione, in base ai nuovi ordinamenti, fu non solo conservata, ma migliorata molto, secondo anche i raffronti e le constatazioni che una speciale Commissione governativa ebbe a compiere, e che nessuna riduzione fu, d'altra parte, apportata alle cosiddette retribuzioni accessorie.

Il Governo però non ha creduto di acquetarsi alla menzionata sentenza, sicchè la causa oggi pende, sul gravame del Governo, innanzi la Corte d'Appello di Roma.

Altro giudizio ebbe luogo nello scorso anno innanzi il Collegio arbitrale. Il Governo, con R. Decreto del 22 marzo 1900, n. 144, modificò gli art. 4 e 15 del vecchio regolamento del 31 ottobre 1873, n. 1688, circa il sindacato e la sorvegliauza governativa sull'esercizio delle strade ferrate, richiedendo l'immediata applicazione degli stessi articoli e di *tutt'altri provvedimenti che nella sfera del pubblieo diritto e interesse possono essere emessi dall'Amministrazione*.

La Società oppose che il citato regolamento era stato abrogato per effetto del nuovo regolamento d'esercizio del 17 gennaio 1884, n. 3704, e dell'altro per le costruzioni di pari data, n. 3705. Eccepì, d'altro canto, che non era a parlare di provvedimenti in genere, e che sulla relativa domanda doveva quindi essere dichiarato non essere luogo a deliberare, perchè formulata in modo astratto.

Il Collegio arbitrale, con lodo reso a maggioranza di voti il 30 aprile 1901, dichiarò che il citato regolamento del 1873 è applicabile alla Società solo per quelle disposizioni che non sono contrarie al regolamento d'esercizio 17 gennaio 188g. Ebbe però a ritenere che gli art. 4 e 15 del vecchio regolamento non erano contrari alle disposizioni del nuovo regolamento del 1886, e quindi erano tuttavia applicabili alla Società. Per tutt'altro dichiarò non trovar luogo a deliberare.

Avverso tale lodo la nostra Società ha creduto produrre appello per quel capo che le fu contrario, seguendo in ciò l'avviso delle altre due Società (Mediterranea ed Adriatica), perchè la materia di cui si occupano i ricordati art. 4 e 15 del regolamento del 1873, modificati, come si è detto, col R. Decreto 1900, trovasi disciplinata dal nuovo regolamento di esercizio del 1886.

Siffatto appello è tuttora pendente.

8. — **Situazione finanziaria.**

La somma disponibile al 30 giugno 1901 ammonta a L. 4,574,569·90, come dalla seguente dimostrazione:

Incassi.

Capitale sociale	L.	19,963,500 —
Obbligazioni sociali 4 0/0 in circolazione	»	84,735,500 —
Fondo per l'aumento e miglioramento del materiale rotabile e di esercizio	»	8,947,440.44
Fondi speciali governativi per la conservazione delle strade ferrate e per gli aumenti patrimoniali	»	4,169,781.23
Montare dei materiali diversi acquistati per detti fondi	»	1,995,605.40
Importo complessivo delle riserve statutarie	»	5,630,197.22
Fondi delle Istituzioni di previdenza del personale	»	4,849,288.92
Depositi fatti alla Società	»	1,067,490.46
Creditori diversi	»	6,752,907.36
Utili dell'esercizio	»	1,933,893.09
Totale degli incassi	L.	140,045,604.12

Erogazioni.

Materiale rotabile d'esercizio e di navigazione, approvvigionamenti sociali e lavori in corso nelle officine	L.	25,310,264.38	
Deposito fatto nelle Casse dello Stato (art. 11 del contratto d'esercizio)	»	1,515,360.93	
Costruz. eseguite per conto dello Stato (Convenzione 21 giugno 1888)	»	88,949,000 —	
Lavori e provviste per conto dei fondi speciali governativi	»	1,327,209.47	
Magazzino dei materiali di proprietà di detti fondi	»	1,995,605.40	
Depositi in custodia presso Banche e Casse	»	12,452,082 66	
Debitori diversi	»	3,921,511.38	
Totale delle erogazioni		L.	135,471,034·22
		L.	4,574,569.90

la quale costituisce, come sopra si è detto, la rimanenza in cassa e presso le Banche alla data del 30 giugno 1901.

9. — **Utili della gestione 1900-901 e loro ripartizione.**

La gestione ha dato un provento complessivo di		L.	17,661,967.89
Le spese furono di		»	15,728,074.80
L'utile della gestione è quindi di		L.	1,933,893.09
Un ventesimo di questa somma spettando alla riserva ordinaria		»	96,694.65
L'utile ripartibile si riduce a		L.	1,837,198.44
Essendo già stato distribuito agli azionisti in due acconti semestrali il 5 0/0 sul capitale impiegato nell'esercizio		»	998,425 —
Restano		L.	838,773.44
Secondo l'art. 58 dello Statuto sociale, un decimo di questa somma dev'essere prelevato per il fondo di riserva straordinario	L. 83,877.34		
12 0/0 sulle resid. L. 754,896.72 debbono essere messe a disposizione del Consiglio, cioè	» 90,587.53		
			174,464.87
Rimangono		L.	664,308.57

Su questa somma vi proponiamo di distribuire L. 400,000 quale ulteriore dividendo der ogni azione e cartella di godimento. Restano così ancora disponibili L. 264,308.57. E poichè la quota spettante allo Stato per la sua partecipazione, in base agli articoli 58 e 60 dello statuto, è di L. 244,386.72, restano ad assoluta disposizione sociale L. 19,921.85.

Se accoglierete le nostre proposte, il dividendo sarà fissato in L. 35 per azione, come l'anno antecedente, e le riserve ordinaria e strordinaria, in uno ai loro interessi, saranno portate rispettivamente a L. 1,554,562.67 e lire 4,256,206.54.

Confidiamo che i successivi esercizi daranno del pari risultati soddisfacenti. Facciamo assegnamento per questo anche sull'opera dell'ing. comm. Riccardo Bianchi, che col 1° settembre ha assunto la carica di direttore generale.

Nel sottoporre alla vostra approvazione il bilancio ed il conto profitti e perdite, v'invitiamo a dare il vostro voto alle proposte per la ripartizione degli utili di cui sopra.

In conformità alle prescrizioni statutarie, dovrete procedere alla rinnovazione parziale del Consiglio, nominando cinque amministratori.

Escono di carica per anzianità i consiglieri: cav. avvocato Pietro Calapai, cav. Giorgio Maurogordato, comm. Saverio Parisi, comm. Carlo Pintacuda, comm. Roberto Varvaro.

Siete del pari chiamati a procedere alla nomina del Collegio sindacale. Nello scorso esercizio abbiamo avuto il dolore di perdere il cav. Giovanni Sofio, che dal 1898 faceva parte del Collegio suddetto quale sindaco supplente.

Escono di carica i sindaci effettivi: cav. uff. ing. marchese Cesare Cassis, cav. uff. dott. Carlo Grillo, cav. professore avv. Ulisse Manara, cav. avv. Lorenzo Pareti, signor Adolfo Perelli, ed il sindaco supplente cav. Vincenzo Bonanno.

I consiglieri ed i sindaci uscenti sono rieleggibili.

L'ING. GIUSEPPE BERTOLDO

Scriviamo sotto l'impressione di una irreparabile sventura che ha testè colpita la famiglia ferroviaria.

L'ing. **GIUSEPPE BERTOLDO**, Capo Servizio del Materiale della Rete Mediterranea, spirava la mattina dell'11 corr. nel suo ufficio, ove lo aveva la sera prima colpito con improvvisa violenza un accesso di cardiopatia che da tempo lo travagliava.

A nulla erano valse le cure dei medici, e della famiglia accorsa, a nulla l'assistenza del personale del suo ufficio, che lo circondò di amorevoli attenzioni.

L'ing. **GIUSEPPE BERTOLDO** era giovane ancora, non avendo che 52 anni, ed aveva conquistato un posto eminente fra i tecnici europei, particolarmente in quanto interessava la termotecnica.

Oltre che Capo del Servizio Materiale delle Ferrovie, era, da ben 23 anni, titolare della cattedra di Macchine a vapore nel R. Museo Industriale Italiano, e se l'Amministrazione ferroviaria perde uno dei suoi più insigni funzionari, il Museo Industriale perde uno dei suoi luminari, i giovani uno dei professori più amati per la praticità delle sue lezioni che risentivano della forte sua esperienza.

Laureatosi nel 1870, era entrato nel 1871 al servizio dell'Alta Italia, come ingegnere del Materiale. Il comm. Kossuth ed il comm. Frescot, che lo ebbero dipendente, trovarono in lui tali preclari qualità di mente che lo elevarono, giovane di servizio, giovanissimo d'anni, nel 1875, Capo dell'Ufficio studi.

La Mediterranea lo nominò, quasi appena costituitasi, e cioè nell'ottobre del 1885, Capo della Divisione Officine di Torino e tenne quel posto sino al 1894, allorquando fu chiamato al Servizio Centrale, Ispestore principale del Materiale, per poi, al momento dell'andata in quiescenza del comm. Frescot, 4 ottobre 1894, essere nominato Capo del Servizio.

Era stato eletto dal Comitato permanente del Congresso Internazionale membro di importanti Commissioni tecniche, dall'Amministrazione ferroviaria era stato scelto come suo rappresentante in molte occasioni e fra i tecnici ferroviari era noto e apprezzatissimo.

Era stato membro della Commissione Reale per le prime esperienze della trazione elettrica; ultimamente per le tristi condizioni di sua salute aveva dovuto rinunziare alla carica di membro della Commissione governativa delle Ferrovie complementari.

Il Municipio di Torino lo aveva nominato, con l'amico suo Galileo Ferraris, membro della Commissione comunale che aveva studiato il problema tramviario e di forza motrice di vitale interesse per la cittadinanza.

La sua vita fu tutta di lavoro e di studio, giacchè oltre ai suoi incarichi ufficiali era spesso chiamato perito in questioni tecniche, e spesso colleghi, anche dall'estero, gli sottoponevano, per consiglio, quesiti ch'egli risolveva con la sicura prontezza che gli era caratteristica.

Modesto, non voleva nemmeno raccogliere e pubblicare le sue lezioni, e si era tanto a malincuore accinto a quel lavoro che lo lascia incompleto.

Schivo di onori, poco amante di far parlare di sè, non cercò nè la popolarità, nè la notorietà: eppure le ebbe grandissime per spontaneo consenso di quanti lo avevano avvicinato.

Nei suoi anni di vita d'officina aveva lasciato fra gli operai tale ricordo di bontà e di vera competenza che era amato dai vecchi come maestro, dai giovani come padre.

I suoi dipendenti ricorderanno sempre che mai gli era occorso di dover far valere la sua autorità; bastava esprimesse il suo pensiero sotto la forma cortese del desiderio perchè assumesse il valore di ordine; tanto è l'ascendente dell'intelletto quando vi sono accoppiati il cuore buono, il carattere leale.

I suoi funerali furono un plebiscito di stima e d'affetto; poche volte è occorso di vedere un accompagnamento così commovente per concorso di folla spontaneamente tributante onore a persona che non aveva seminato che del bene.

Alla ufficialità del tributo di fiori, pure così imponente, chè quattro carri non capivano le immense corone mandate dai colleghi, dalle Amministrazioni ferroviarie, dal Governo, dal Museo, dai laureandi, da tutte le grandi Case industriali, dagli amici, alla commovente rievocazione dei suoi meriti fatta con parola elevata dal comm. Lampugnani, in nome dell'Amministrazione ferroviaria, dal senatore Frola, in nome del Governo, dal cav. Tacchini, per il Servizio, dall'operaio Tonelli, per gli operai, si sovrappose la grandiosità della manifestazione, cosicchè mentre il corteo, dalla via Cernaia voltava per il Corso Siccardi, diretto alla chiesa di S. Barbara, erano ancora sulla Piazza di S. Martino le ultime rappresentanze, le bandiere delle Società operaie, quella degli studenti, ecc.

Tanti onori, tanto universale compianto valgano di qualche conforto alla famiglia desolata, alla vedova, alla figlia, ai fratelli.

M. M.

Il Direttore del *Monitore*, che vincoli di sincera stima ed amicizia lo legavano da parecchi anni al compianto ingegnere **BERTOLDO**, si associa alle sincere manifestazioni di cordoglio, generalmente e vivamente espresse.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Per l'ordinamento delle ferrovie.

L'on. Saporito, presidente della R. Commissione per l'ordinamento delle ferrovie, ha presentato al Ministro dei Lavori Pubblici, on. Giusso, una seconda relazione sommaria sulle proposte deliberate dalla Commissione in ordine ai servizi cumulativi e di corrispondenza, così per l'interno come per l'estero e con linee di navigazione; al Consiglio e Collegio dei periti per le tariffe; al servizio della manutenzione, del movimento e del traffico; all'utilizzazione dei rotabili, ecc.

Si espongono i voti manifestati intorno agli orari, e quelli relativi alle disposizioni suggerite nei riguardi della difesa nazionale e nell'interesse delle Amministrazioni della Guerra e della Regia Marina.

Indi si riferiscono le deliberazioni concernenti le tariffe dei viaggiatori, gli abbonamenti, i biglietti di andata e ritorno.

Da ultimo tratta l'importante questione dell'economia nell'esercizio delle strade ferrate, esponendo le proposte deliberate dalla Commissione, considerando i risparmi che potrebbero ottenersi con opportune modificazioni dell'attuale ordinamento e con l'estensione dell'esercizio economico ed accennando anche all'applicazione della trazione elettrica.

><

La risposta della Mediterranea ai ferrovieri.

L'ing. comm. Oliva fece pervenire l'11 corrente all'avvocato Bortolo Federici, presidente della Commissione dei ferrovieri, la sua risposta al memoriale presentato dal personale.

I. Il Consiglio d'Amministrazione approvò parecchi ritocchi ai criteri di avanzamento riguardo alle più numerose categorie di agenti, sia per elevare il minimo ed il massimo degli stipendi, sia per affrettare le promozioni, con intervalli non superiori ai cinque anni. All'uopo furono assegnate L. 1,750,000 circa, delle quali 1,649,000 circa per gli agenti contemplati nel memoriale, ed inoltre L. 300,000 circa per il servizio notturno dei deviatori.

II. Il Consiglio prese in attenta considerazione le domande di particolari norme d'avanzamento in misura ed a periodi di tempo prestabiliti e sta trattandone col Governo.

III. Saranno notificate le norme disciplinari, eliminando quasi completamente le pene pecuniarie.

IV. Circa i turni di servizio e i riposi, il Consiglio sta concretando col Governo nuove agevolazioni.

V. Quanto agli operai, si accorda la sistemazione ai non pochi (circa 500) assunti prima della legge 15 agosto 1897, iscrivendoli al nuovo Istituto di previdenza dal 1° gennaio u. s. Gli operai saranno poi parificati al personale stabile quanto ai traslochi e alle indennità ad essi spettanti.

Questi sono i più importanti miglioramenti concessi dalla Mediterranea al suo personale; altri, di minore importanza, sono allo studio. Le altre domande contenute nel memoriale — dice nella sua risposta la Mediterranea — esigerebbero, per essere soddisfatte, o una modificazione alla legge sulle Convenzioni, o importerebbero oneri finanziari superiori alla potenzialità dell'esercizio.

><

Gli organici per i ferrovieri.

Le Società Adriatica, Mediterranea e Sicula hanno presentato al Ministro dei Lavori Pubblici, on. Giusso, i progetti di organici che intenderebbero di attuare per il personale dipendente.

L'on. Giusso ha dato incarico ai competenti funzionari dell'Ispettorato di esaminarli con la maggiore possibile diligenza, dovendo servire di base alla risoluzione delle altre questioni che vi sono collegate.

><

Le ferrovie complementari.

Il giorno 11 corrente si è riunita in seduta plenaria, sotto la presidenza del ministro, on. Giusso, la Commissione per le Strade Ferrate complementari.

La Commissione convenne nel concetto che le linee comprese nel quadro delle complementari siano costruite mediante concessione all'industria privata, salvo casi eccezionali nei quali ragioni speciali da valutarsi non consiglino una soluzione diversa.

Sono state presentate le relazioni sulle linee seguenti:

1. Ferrovie calabresi (Lagonegro-Castronuovo, e Pietrafitta-Nocera o tronchi nuovi da sostituire); 2. Bassano-Primolano; 3. Spilimbergo-Gemona; 4. Cremona-Borgo S. Donnino; 5. Borgo San Donnino-Gaiano; 6. Poggio Rusco-Verona; 7. Fano-Santa Barbara; 8. Direttissima Roma-Napoli; 9. Monza-Besana-Oggiono; 10. Cento-San Pietro a Casale.

Di questa relazione sarà cominciata la discussione nella prossima adunanza da tenersi il 18 corrente, alle ore 14, nella quale sarà presentata anche la relazione della Castelvetrano-Porto Empedocle con relative diramazioni.

><

Per i binari militari raccordati colle ferrovie delle tre Reti.

Nella conferenza tenuta a Roma nel gennaio p. p. fra i rappresentanti del R. Ispettorato generale per l'esercizio delle Strade Ferrate, dell'Amministrazione militare e delle Società ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia onde concretare il capitolato generale per la costruzione e l'esercizio dei binari militari raccordati colle ferrovie del regno, si è formulato di pieno accordo lo schema del capitolato stesso, il quale attualmente si trova in esame presso le Amministrazioni interessate per la rispettiva loro approvazione.

><

Progetto di legge per riduzione delle tariffe viaggiatori.

Circa le idee del Ministro dei Lavori Pubblici di addivenire ad un esperimento di riduzioni di tariffe pel trasporto dei viaggiatori sulle strade ferrate, idee che esso ha concretato in apposito disegno di legge che sarà presentato al Parlamento, abbiamo le seguenti notizie.

Come è noto, colla legge 9 giugno 1901, n. 229, è stata data facoltà al Governo di prendere accordi con le Società esercenti le Reti del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia per procedere gradatamente, fino al 30 giugno 1905, all'esperimento dell'esercizio economico su linee o tratti di linee di carattere locale, compresi nelle indicate Reti ed aventi un prodotto lordo medio non superiore a L. 10,000 annue per chilometro.

Ora, col suindicato progetto di legge si domanderebbe facoltà pel Governo di estendere, d'accordo colle Amministrazioni delle tre Reti principali ferroviarie, l'esperimento, di cui sopra è cenno, anche ad altre linee aventi un prodotto lordo medio superiore alle L. 10,000 a chi-

lometro, colle stesse modalità stabilite nella predetta legge e colla condizione di limitare l'esperimento anche ai soli viaggiatori, bagagli e merci a grande velocità.

Col medesimo progetto si domanderebbe altresì facoltà pel Governo di ridurre per proprio conto, e sempre d'accordo colle Società esercenti le Reti del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia, e naturalmente in via di esperimento per un limitato periodo di tempo, le tariffe attuali nella misura dal 20 al 40 per cento per alcune delle linee comprese nelle tre Reti preindicate.

><

Sovvenzioni alle ferrovie concesse all'industria privata.

In seguito alla promulgazione della legge 30 aprile 1899, N. 168, colla quale il Governo del Re è stato autorizzato ad aumentare la sovvenzione stabilita dalla legge 24 luglio 1887, N. 4785 (3ª serie) per ogni chilometro e per un periodo di tempo da 35 a 70 anni in favore delle ferrovie pubbliche da concedersi in virtù dell'art. 12 della legge del 29 luglio 1879, sono state fatte le seguenti nuove concessioni di ferrovie all'industria privata:

Alla provincia di Sondrio, e per essa alla Società anonima della ferrovia dell'Alta Valtellina, la linea da Sondrio a Tirano, lunga m. 25,167, con sussidio chilometrico di L. 5000, per la durata di anni 70;

Alla Società anonima delle tramvie e ferrovie elettriche Varesine, la linea da Varese a Luino, della lunghezza di m. 24.504, con sussidio di L. 2000, per la durata di 30 anni;

Alla Società anonima Lionese, la linea Napoli-Piedimonte d'Alife, della presunta lunghezza di chilometri 80, con sussidio chilometrico di L. 3000, per la durata di anni 50;

Alla Società anonima per la ferrovia Napoli-Ottaiano, la linea Circumvesuviana della lunghezza di chilom. 44, con sussidio di L. 4200 a chilometro, per la durata di 50 anni;

Al Consorzio della ferrovia Fossano-Mondovì, la linea Mondovì-Villanova, lunga m. 8500, con sussidio chilometrico di L. 2000 per 50 anni;

Alla provincia di Brescia, la linea Iseo-Breno-Edolo, della lunghezza di chilom. 76, con sussidio chilometrico di L. 5000 per 70 anni;

Al Comune di Chieti, la linea Chieti stazione-Chieti città, della lunghezza di m. 8700, con sussidio chilometrico di L. 3600 per 40 anni;

Alla Ditta Fratelli Neppi di Modena, la linea Cento-San Giovanni in Persiceto, lunga chilom. 13, con sussidio chilometrico di L. 3000 per 70 anni;

Alla Società anonima della ferrovia Novara-Seregno, la linea Castellanza-Lonate-Cepino, della lunghezza di chilometri 11, con sussidio chilometrico di L. 1,500 per 50 anni.

La somma destinata per sussidî alle ferrovie da concedersi alla industria privata ammonta a L. 500,000 per ognuno dei tre esercizi 1899-900, 1900-901, 1901-902.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

A datare dal 1° del corrente mese l'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali è ordinata nel modo seguente:

a) Direzione Generale, sedente in Firenze, costituita dai sottoindicati servizi: 1. Segretariato Generale; 2. Servizio tecnico centrale; 3. Servizio degli approvvigionamenti; 4. Servizio del Contenzioso; 5. Ragioneria Centrale; 6. Servizio Finanza e Titoli;

b) Direzione d'esercizio (del Materiale e della Trazione sedente in Firenze);

c) Direzione d'esercizio (dei lavori) sedente in Ancona;

d) Direzione d'esercizio (del Movimento e del traffico) sedente in Bologna;

e) Servizi ed Uffici staccati dalla Direzione Generale, ma da essa direttamente dipendenti: 1. Rappresentanza della Società presso il R. Governo; 2. Servizio dei magazzeni sedente in Firenze; 3. Divisione Controllo Prodotti sedente in Firenze, coi due uffici di controllo comune, sedenti in Torino e Firenze; 4. Ispettorato sanitario sedente in Bologna.

In relazione al nuovo ordinamento suaccennato è stato proceduto alle seguenti nomine nel personale superiore della Società:

Il sig. comm. ing. Celso Parvopassu è stato nominato Direttore d'esercizio a disposizione del Direttore Generale per coadiuvarlo e rappresentarlo in caso di assenza o di impedimento;

Il sig. comm. ing. Saverio Agazzi, Direttore d'esercizio (del Materiale e della Trazione);

Il sig. comm. in Ausano Caio, Direttore di esercizio (dei lavori);

Il comm. ing. Luigi Alzona, Direttore d'esercizio (del Movimento e Traffico);

Il comm. Adolfo Rossi, Ingegnere Capo servizio della Trazione;

Il cav. Rinaldo Rinaldi, Ingegnere Capo servizio della Manutenzione.

L'ingegnere Sotto-Capo servizio, cav. Giacinto Rodolfo, resta addetto alla Direzione dei lavori; gli ingegneri sotto-capi servizio, cav. Francesco Rosselli e cav. Eliseo Galluzzi sono assegnati alla Direzione del Movimento e Traffico; gli ingegneri sotto-capi servizio cav. Enrico Plancher, cav. Enrico Cairo e cav. Carlo Ricchiardi sono assegnati alla Direzione del Materiale e della Trazione.

><

Esposizioni di Belle Arti a Monaco.

Dal 20 febbraio al 30 aprile e dal 1° giugno al 31 ottobre dell'anno corrente, avranno luogo a Monaco delle Esposizioni di Belle Arti e come si è praticato in consimili precedenti circostanze è stato richiesto alle Amministrazioni ferroviarie, e sarà certamente accordato, il trasporto gratuito, al loro ritorno in Italia, di quelle opere d'arte che avranno figurato alle Esposizioni medesime e che saranno rimaste invendute.

><

Per la ferrovia nell'Eritrea.

La *Gazzetta Ufficiale* pubblica il decreto che approva lo schema di contratto col quale si dovrà concedere l'esecuzione del tronco ferroviario da Dig-Digta a Ghinda, dello sviluppo di circa 36 chilometri dall'estremo limite della ferrovia, attualmente esistente, fino a 150 metri oltre lo scambio di uscita della stazione di Ghinda.

L'assuntore (che sarà la Società delle miniere) dovrà dichiarare di accettare integralmente tutte le modificazioni, variazioni ed aggiunte apportate al progetto stesso dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici; il prezzo concordato in L. 5,250,000 verrà pagato dal Governo coloniale alle date seguenti:

15 giugno 1903, L. 400,000; 31 luglio 1903, lire 400,000; 15 giugno 1904, L. 500,000; 31 luglio 1904, L. 500,000; 15 giugno 1905, L. 575,000; 31 luglio 1905, L. 575.000; 15 giugno 1906, L. 575,000; 31 luglio 1906, L. 1,725,000.

Dallo schema di contratto risulta che gli assuntori

hanno l'intenzione di farsi anticipare i capitali da una Cassa di risparmio del Regno, poichè gli assuntori (che non potranno cedere o subappaltare, nè in tutto nè in parte, i lavori) non potranno cedere i loro crediti che ad una sola Cassa di risparmio del Regno.

><

Nuovo orario per la ferrovia sicula occidentale Palermo-Marsala-Trapani.

Ci informano da Palermo che la Direzione della Ferrovia Sicula Occidentale Palermo-Marsala-Trapani ha inoltrato alla approvazione governativa un progetto di nuovo orario nel quale ha proposto la istituzione, in via di esperimento, di due coppie di treni locali, cioè fra Lolli e Partinico e fra Trapani e Mazzara, destinandoli solamente al trasporto dei viaggiatori di 2ª e di 3ª classe.

Tale istituzione di treni locali, ha l'intendimento di agevolare le popolazioni rurali che abitano in località interposte fra le stazioni suddette, e non esclude che se ne avvantaggino anche le popolazioni delle città di Palermo, Partinico, Mazzara e Trapani.

Perchè poi siffatti treni corrispondano allo scopo pel quale furono proposti, la predetta Direzione ha proposto anche che i prezzi della tariffa in vigore pei viaggiatori, limitatamente ben inteso ai treni medesimi, venga ridotta nella misura del 40 p. 0[0.

><

Consiglio Superiore delle tariffe.

Siamo informati che il Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio ha confermato il comm. Marchettini ing. Natale a far parte del Consiglio per le tariffe ferroviarie; ed ha designato il comm. dott. Vittorio Nazari, professore di agricoltura nella R. Università di Roma a sostituire nel Consiglio stesso il senatore Giacomo Del Giudice. Le suaccennate designazioni sono state fatte per il triennio dal 15 febbraio 1902 al 15 febbraio del 1904.

><

Tariffe ferroviarie per le Puglie.

È noto che in seguito alla crisi vinicola che da qualche tempo affligge le Puglie, un'altra crisi non meno grave si è manifestata nelle industrie affini e specialmente in quella della fabbricazione delle botti nuove.

Allo scopo di venire in qualche aiuto a detta industria, col favorire l'esportazione di queste botti, fra il Ministro dei Lavori Pubblici e quello del Tesoro si è convenuto di ridurre, in via di esperimento, che dovrà durare non meno di un anno, e nella misura del 20 per cento la relativa tariffa da applicarsi alle spedizioni a piccola velocità ed a vagone completo, in partenza dalle stazioni di Bari, Barletta, Brindisi, Cerignola, Gallipoli e Trinitapoli.

><

Per le concessioni d'acque pubbliche.

È proposito del Governo di presentare all'approvazione del Parlamento un progetto di legge che modifichi quella vigente 10 agosto 1884 sulle derivazioni di acque pubbliche specialmente nelle disposizioni riguardanti la misura del canone da corrispondersi dai concessionari ed il diritto di questi alla rinnovazione della concessione.

In attesa però delle nuove disposizioni, non sembrando conveniente applicare le vigenti norme o concessioni, che generalmente hanno lunga durata, e d'altra parte non volendo il Governo sospendere fino all'approvazione della nuova legge, le domande in corso per non ostacolare lo sviluppo delle industrie e dell'agricoltura, il Ministero dei Lavori Pubblici ha creduto opportuno di concretare, d'accordo con quello delle Finanze, alcune clausole da inserirsi negli atti disciplinari delle concessioni da farsi d'ora in avanti. Fra queste nuove clausole è compresa quella che fa obbligo al concessionario di accettare le eventuali nuove disposizioni di legge circa l'ammontare del canone e la rinnovazione della concessione.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha manifestato l'avviso che ai consorzi stradali sono applicabili non solo gli art. 1 e 292 della legge comunale e provinciale ed 1 e 72 del relativo regolamento, ma anche gli articoli 295 e 296 della stessa legge. Se quindi un Consorzio stradale non solo si trovi nell'impossibilità giuridica di funzionare, nel qual caso può bastare il provvedimento di carattere contingente e provvisionale dell'invio di un delegato prefettizio, ma sia invece nel caso di un'Amministrazione i cui organi, per gravi dissensi fra gli interessati, non possano con mezzi normali essere ricondotti ad un regolare funzionamento, può il Governo provvedere con Decreto reale allo scioglimento del Consorzio ed alla nomina di un Commissario straordinario.

— Con suo provvedimento recente la quarta Sezione del Consiglio di Stato ha preso la seguente decisione in materia di Cansorzi idraulici: « Quando occorre provvedere all'ampliamento di un Consorzio di difesa idraulica (nella specie per la sistemazione di un torrente) l'ampliamento deve estendersi contemporaneamente a tutti i proprietari dei fondi o beni immobili di qualunque specie, i quali dall'esecuzione dei lavori risentano un utile diretto od indiretto, presente o futuro. Sarebbe quindi illegittimo il provvedimento col quale si ampliasse provvisoriamente il perimetro del Consorzio comprendendovi soltanto una parte dei proprietari interessati, con riserva di chiamarvi in seguito anche gli altri ».

><

Per il trasporto del minerale del giacimento in territorio di Cogne.

Veniamo assicurati che sono prossime a soluzione favorevole le trattative fra l'Amministrazione governativa, la Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo ed il sig. ing. Alfredo Theys, rappresentante della Società concessionaria degli importanti giacimenti di minerali di ferro situati in territorio di Cogne nella Valle d'Aosta (il primo a 2050 metri ed il secondo a 2520 metri sul livello del mare), per la concessione di un prezzo speciale di trasporto per ogni tonnellata di minerale da Aosta a Savona; senza della quale speciale facilitazione sarebbe impossibile, perchè non rimunerativo, l'esercizio di quelle miniere. Qualora ottenga la domandata riduzione, la prefata Società concessionaria si ripromette di estrarre minerale in un quantitatiao normale di 200,000 tonnellate all'anno, per la massima parte destinate all'esportazione con imbarco a Savona. Pel trasporto del minerale da Cogne ad Aosta la Società predetta ha già pronto il progetto per la costruzione di una ferrovia aerea che congiungerà le miniere colla stazione ferroviaria di Aosta. Questa ferrovia aerea, la cui spesa di costruzione è prevista in L. 1,500,000, avrà la lunghezza di m. 18,300, e sarà capace di trasportare mille tonnellate al giorno di minerale con un lavoro di 16 ore. Pel trasporto del minerale da Aosta a Savona la Società concessionaria provvederebbe direttamente l'occorrente materiale mobile.

><

Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

(Affari trattati nell'adunanza del 14 febbraio 1902).

Sistemazione del vallone S. Rocco, sulla linea Taranto-Reggio.

Lavori addizionali a quelli approvati per il consolidamento della frana Scarparella, sulla linea Avellino-Rocchetta Melfi.

Domanda di concessione della ferrovia Umbertide-Ponte San Giovanni-Todi-Terni della lunghezza di chilometri 107.

Giudizio arbitrale sulle vertenze insorte coll'Impresa Pagano per la costruzione di un ponte coperto sul torrente Platano e per altri lavori, sulla linea Eboli-Metaponto.

Nuova travata metallica pel sottopassaggio del Cimitero in dipendenza dell'innesto nella stazione di Sondrio della linea Sondrio-Tirano.

Ampliamento della stazione di Bicocca, sulla linea Bicocca-Santa Caterina.

Impianto di binari e costruzione di un capannone e di un fabbricato ad uso officina per rialzo veicoli nella stazione di Mestre.

Impianto di un binario tronco per il servizio dei carboni in dipendenza della sistemazione del servizio ferroviario nella stazione di Brindisi Porto.

Applicazione del freno Westinghouse, in surrogazione di quello Hardy, a 30 locomotive, 88 carrozze e 10 bagagliai, e del segnale d'allarme, sistema Westinghouse, ad 88 carrozze della Rete Adriatica.

Prolungamento del binario d'incrocio e miglioramento dei servizi merci e viaggiatori nella stazione di Arcore.

Ampliamento del servizio merci nella stazione di San Pietro Berbenno sulla linea Colico-Sondrio. Questione di massima relativa alle strade d'accesso alle stazioni della detta linea.

Allargamento del sottovia Garibaldi, sulla linea Sampierdarena-Ventimiglia.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica:

Impianto di nuovi binari destinati al servizio del carico e scarico diretti delle merci nella stazione di Udine, per L. 119,600, di cui L. 58,000 per i lavori da appaltarsi.

Prolungamento e spostamento del binario merci nella stazione di Ponte San Marco, per L. 1100.

Ampliamento del servizio merci nella stazione di S. Pietro in Casale, per L. 37,300, di cui L. 19,000 pei lavori da appaltarsi.

Impianto di una comunicazione telefonica fra il fabbricato viaggiatori ed i posti di manovra dei segnali a disco nelle stazioni di Faenza e di Rimini, per L. 1700.

Rete Mediterranea:

Costruzione di un binario tronco nella stazione di Bolzaneto (maggiori lavori) per L. 1770.

Lavori di riattamento al fabbricato viaggiatori nella stazione di Monchiero, per L. 3800.

Impianto di un nuovo rifornitore nella stazione di Milano Porta Sempione, per L. 13,800, di cui L. 7500 pei lavori da appaltarsi.

Costruzione di una impalcatura metallica in ferro omogeneo in sostituzione dell'attuale arcata in muratura sul cavo Campolestro, al chilometro 34.718 della linea Alessandria-Arona, per L. 4650.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Costruzione di un muro paramassi fra i km. 125.622 e 125.648 della linea Eboli-Metaponto, L. 1300.

Riparazione dei guasti cagionati al fabbricato viaggiatori della stazione di Carrara, L. 1600.

Prolungamento del marciapiedi lato Battipaglia della fermata di Pesto, sulla linea Battipaglia-Castrocucco, L. 650.

Sostituzione di una piattaforma da m. 4 con altra da m. 4.50 nella stazione di Castagnole delle Lanze, sulla linea Alessandria-Cavallermaggiore, L. 1145.

Ricostruzione delle prime due fosse di lavaggio del secondo e terzo binario della rimessa locomotive della stazione centrale di Napoli, L. 3900.

Rete Adriatica:

Acquisto di materiali metallici d'armamento occorrente per impiantare il secondo binario fra le stazioni di Firenze Santa Maria Novella e di Prato, L. 491,000.

Costruzione di un forno da pane nella stazione di Terontola, sulla linea Roma-Firenze, L. 480.

Consolidamento del ponticello di m. 4 di luce retta al km. 14.105 della linea Pavia-Brescia, L. 4300.

Ampliamento del fabbricato viaggiatori, costruzione di una latrina isolata ed impianto di segnali a disco nella fermata di Pontecchio, sulla linea Bologna-Pistoia, lire 5430.

Sostituzione con una nuova da 30 tonnellate a rotaia continua dell'ultimo tipo adottato dell'attuale stadera a ponte della stazione di Crema, e reimpiego di questa stadera, previamente rafforzata ed allungata, nella stazione di Castelleone, sulla linea Treviglio-Cremona, lire 7900.

Impegno suppletivo per l'ampliamento del fabbricato viaggiatori e la sistemazione del piazzale esterno e dell'accesso al deposito merci a grande velocità nella stazione di Larino, sulla linea Termoli-Campobasso, lire 20,400.

Rete Sicula:

Acquisto ed impianto nelle Officine di Palermo di un ponte a bilico della portata di 30 tonnellate, sistema Opessi, a rotaie continue per la pesatura dei veicoli riparati, L. 7012.22.

Impianto del telegrafo nella stazione di Mascali e necessario aumento delle pile elettriche nelle stazioni comprese nel tratto Catania-Giardini della linea Messina-Catania-Siracusa, L. 666.82

Impianto di un apparato telegrafico Morse nella stazione di Delia, sulla linea Canicatti-Licata, L. 679.20.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministero dei Lavori Pubblici, d'intesa cogli altri Ministri interessati, ha approvato le seguenti proposte delle Amministrazioni ferroviarie relative a concessioni speciali di tariffa:

1) Proposta dell'Adriatica di rinnovare per un altro anno, ed alle stesse condizioni, la concessione accordata alla Ditta Bortolo Lazzaris per trasporti di legname a Belluno per Venezia e Spresiano;

2) Proposta della Mediterranea, per la quale la concessione alla Ditta Bianchi e Baumgartner per trasporti di pietre greggie dalla Svizzera a Genova, via Pino, dirette a Malta, deve intendersi accordata al Consorzio Schweiz-Granitsteinbrukbesitzer di Zurigo;

3) Proposta dell'Adriatica riguardante la concessione alla Ditta Giovanni Ermolli di effettuare i trasporti di segatura di legno alle seguenti condizioni: durata della concessione un anno, decorrente dal 1° gennaio 1902, quantitativo minimo di trasporto 240 tonnellate, effettuazione dei trasporti a carro completo o pagante per tale, carico e scarico a cura della Ditta, applicazione in via di rimborso dei prezzi di L. 17.57 e di L. 28.82 rispettivamente per la destinazione di Firenze P. P. e di Roma-Termini per ogni tonnellata in partenza sia da Pontebba, sia dalla stazione per la Carnia;

4) Proposta della Mediterranea per la quale la concessione alla Ditta Carlo Milani per trasporto di bozzoli morti doppi in grana, sfarfallati, doppi di scarto, lavati e di cascami di seta, in partenza da Milano e destinati alla Francia, via Modane, continua, a datare dal 1° gennaio 1902, al nome della Ditta Rinaldo Bozzi succeduta alla Ditta Milani;

5) Proposta della Mediterranea per proroga, a datare dal 12 gennaio 1902, per un altro anno, ed alle stesse condizioni della concessione accordata alla Ditta Lepetit Dollfus e Gansser per trasporti di estratto di legno di castagno da Garessio e Sampierdarena a Livorno;

6) Proposta dell'Adriatica per rinnovare a tutto l'anno 1902, ed alle stesse condizioni la concessione accordata alla Società C. Garavaglia e Comp. per trasporti di acquavite, alcool, oli vegetali, ecc., con intesa che al benefico concessionale non sono ammessi i percorsi su linee per le quali vige il servizio economico;

7) Proposta della Mediterranea per la quale la concessione accordata alla Ditta Elefante e Comp. pel trasporto degli effetti di corredo e di divisa che dalla Amministrazione della massa del Corpo delle guardie di finanza sono diretti a tutti i comandanti di Circolo del Regno, è rinnovata per un anno, decorrente dal 1° gennaio 1902, al prezzo speciale, in via di rimborso, di L. 0.0816 per tonnellata e per chilometro, salva l'applicazione dell'integrale diritto fisso.

— Ci informano da Milano che la Società delle Strade Ferrate Nord-Milano, per quanto la riguarda, ha dichiarato di non aver da fare osservazioni sulle proposte nuove tariffe n. 1 e n. 11, grande velocità, per il trasporto dei piccoli colli.

— Con recente decreto dei Ministri del Lavori Pubblici e di agricoltura, industria e commercio, su conforme parere dei Ministri delle Finanze e del Tesoro, la tariffa eccezionale N. 1006, piccola velocità, per spedizioni a vagone completo di torba compressa e di formelle di torba, di lignite e formelle di lignite venne estesa ai trasporti di antracite in partenza dalla stazione per la Carnia, giusta la proposta all'uopo presentata d'accordo fra le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia direttissima Bologna-Firenze-Roma. — Il Comitato promotore di questa nuova linea, adunatosi testè a Bologna, approvò un ordine del giorno col quale diede mandato al presidente, on. Codronchi, di fare uffici cogli altri Comitati esistenti per accordarsi possibilmente in una azione comune che abbia per iscopo di ottenere sollecitamente dal Governo la nomina di una Commissione tecnica che esamini e giudichi fra i diversi progetti quale sia il migliore tracciato di direttissima fra Roma e l'Italia settentrionale, ferma l'inclusione necessaria nella linea delle stazioni di Bologna e Firenze.

Ferrovia Castelvetrano-Porto Empedocle. — Continua nei Comuni interessati l'agitazione per la costruzione di questa linea a scartamento ordinario, e non già, come pare sia intenzione del Governo, a scartamento ridotto, che, fra gli altri inconvenienti, presenterebbe quello di rimandare a tempo lontano la costruzione della linea, dovendosi redigere un nuovo progetto. In questo senso fu tenuto domenica scorsa a Partanna un Comizio di protesta, al quale parteciparono oltre 5000 persone.

Ferrovia Cuneo-Nizza. — Il Ministro francese dei Lavori Pubblici, Baudin, ha depositato martedì scorso all'ufficio della Camera il progetto di legge recante approvazione della convenzione colla Compagnia P.-L.-M. per la concessione della linea Nizza-Sospello.

Ferrovia della Val d'Olona. — La *Gazzetta Ufficiale* pubblica un decreto, che approva la convenzione per la concessione, costruzione ed esercizio della ferrovia Castellanza-Lonate Ceppino in Valle Olona.

Ferrovia Padova-Chioggia. — Nell'adunanza tenuta ultimamente al Municipio di Padova dal Comitato promotore delle linee Piove-Chioggia e Piove-Cavarzere-Adria, fu dal cav. Moschini esposto il progetto di massima, secondo il quale la spesa di costruzione delle due linee ammonterebbe in complesso a 5 milioni circa.

Approvato questo progetto, venne dato incarico al presidente del Comitato di far pratiche presso gli enti interessati per l'assunzione del quoto di spesa a ciascuno spettante, ritenuto che il Governo debba contribuire, in base alla legge sulle ferrovie complementari, la somma annua di L. 5000 per chilometro, e che la spesa di costruzione debba essere ripartita nel numero massimo di anni ammesso dalla legge.

Ferrovia di Terra d'Otranto. — L'Amministrazione provinciale di Lecce, che già da parecchio tempo studia la soluzione del problema ferroviario in Terra d'Otranto, specialmente al Capo di Leuca, è venuta nella determinazione di chiedere la concessione ed esercizio delle linee; purchè lo Stato deliberi il sussidio chilometrico a norma dell'ultima legge.

Il presidente della Deputazione provinciale, cav. Cassuto, trovasi in Roma per conferire a questo scopo col Ministro dei Lavori Pubblici, on. Giusso.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1901 al 10 febbraio 1902.* — Nella decade dal 1° al 10 febbraio 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 3,526,036.79, con un aumento di L. 101,521.19 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1901 al 10 febbraio 1902 si ragguaglia a L. 92,713,133.93, presentando un aumento di L. 1,347,299.16 in confronto dello stesso periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° al 31 gennaio 1902.* — Nella decade dal 21 al 31 gennaio 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 3,268,137.27, con un aumento di lire 316,140.15 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° al 31 gennaio 1901 si ragguaglia a L. 8,953,437.45, e presenta un aumento di lire 780,969.94 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1901 al 31 gennaio 1902.* — Nella decade dal 21 al 31 gennaio 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 421,513, e presentano un aumento di L. 43,693 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1901 al 31 gennaio 1902 ammontano a L. 7,328,255, con un aumento di L. 55,969 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Tramvia elettrica Sant'Antimo-Cappelluccia. — Con regio decreto, firmato ieri mattina, è stato autorizzato l'esercizio a trazione elettrica di una tramvia fra Sant'Antimo e Cappelluccia, sulla strada provinciale di Roma.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Francesi. — *Lavori da eseguirsi nel 1902.* — I lavori da eseguirsi durante l'anno 1902 sia dalle Compagnie delle strade ferrate che dallo Stato, per mezzo delle somme che queste Compagnie mettono a disposizione del Tesoro, conformemente alle convenzioni approvate dalla legge del 20 novembre 1883, non potranno eccedere, senza comprendervi il materiale rotabile nè le spese risultate dalla legge del 14 giugno 1897, il massimo di sessantanove milioni di franchi.

L'ammontare dei lavori complementari da eseguirsi nel 1902 sulle linee in esercizio, dopo la chiusura dei loro conti rispettivi di costruzione, di cui il Ministro dei Lavori Pubblici potrà autorizzare di comprenderle nei conti del 1902 in conti di primo impianto non compreso il materiale rotabile, è fissato alla somma di 87 milioni di franchi, così ripartiti dalla Compagnia:

Compagnia del Nord . .	L. 20,000,000
Compagnia dell'Est . . .	» 11,000,000
Compagnia dell'Ovest . .	» 13,000,000
Compagnia P. L. M. . .	» 22,500,000
Compagnia Parigi Orleans .	» 16,300,000
Compagnia del Mezzogiorno .	» 4,000,000
Ferrovia di Cintura . . .	» 200,000
Totale	87,000,000

In ciò che riguarda i lavori complementari aventi per iscopo la sostituzione di nuove opere a quelle esistenti, non potrà essere imputato sulle somme sovraindicate che il maggior valore positivo o negativo, dei nuovi impianti che avranno sostituito i vecchi esistenti.

Ferrovie Russe. — *Nuova linea da Saint Pétersburg a Tachkent.* — Il ministero imperiale delle vie e comunicazioni ha deciso la costruzione d'una linea ferroviaria diretta da Pietroburgo a Tachkent, capitale del Turkestan.

La spesa prevista è di 118 milioni di rubli. L'esercizio della linea dovrà cominciare il 1° gennaio 1905.

La costruzione di questa strada ferrata è d'una importanza considerevole, tanto dal punto di vista politico, che economico.

Ferrovie Argentine. — È stato presentato il progetto della costruzione di una ferrovia che, partendo dalla sponda destra del Paranà, di fronte a Corrienty, si prolungherà fino alla frontiera boliviana passando per Orano, riunentesi così una linea del Central Northern, fra 'Guernes e Injuy. Lo scartamento sarà di un metro, la cauzione ammonterebbe a 100,000 dollari e i materiali necessari alla costruzione non saranno colpiti da alcun diritto di importazione.

Ferrovie Etiopiche. — Il Consiglio dei Ministri, tenutosi all'Eliseo di Parigi, ha autorizzato Decrais a presentare alla Camera il progetto approvante la Convenzione fra la Colonia della costa dei Somali e la Compagnia delle ferrovie abissine, onde terminare la linea Gibuti-Harrar.

La colonia della Somalia accorda alla compagnia un interesse di 500 mila franchi con l'avallo dello Stato francese. Tale garanzia permetterà alla compagnia di emettere dodici milioni di obbligazioni privilegiate, somma necessaria per terminare la linea e consacrare i suoi altri proventi a rimborsare i creditori esteri in modo che la linea resti esclusivamente francese.

Notizie Diverse

Impianti elettrici in Liguria. — Un nuovo impianto elettrico è sorto a Pegni, in provincia di Porto Maurizio, per opera dell'industriale signor Marcello Grillo. Il nuovo impianto idro-elettrico ha un generatore della forza di 25 cavalli, il potenziale è di 1000 volt. Ha diretto i lavori d'impianto il signor Stefano Malatesta, di Genova.

Lavori pubblici nella Capitale. — In seguito ad una lunga conferenza tra il Presidente del Consiglio, on. Zanardelli, e il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, on. Niccolini, fu convenuto di dare il massimo impulso a tutti i lavori della capitale: sistemazione del Tevere, piano regolatore, monumento a Vittorio Emanuele II, bonifica dell'Agro Romano.

L'on. Niccolini, accompagnato dal direttore generale dei ponti e strade, comm. Braggio, ha visitato il monumento a Vittorio Emanuele per studiare e per disporre quali lavori potevano affrettarsi.

Per l'Agro Romano, nell'esercizio 1902-903 saranno stanziate 182,000 lire.

Il telegrafo senza fili in Islanda. — Sembra ormai accertato che l'Islanda sarà la prima terra a valersi permanentemente del sistema Marconi per la trasmissione telegrafica. Gli Islandesi offrirono un sussidio fisso alla Compagnia Marconi, e questa, non appena la stagione lo permetterà, invierà i suoi tecnici a studiare la cosa. Una stazione verrebbe stabilita su di un promontorio islandese, una seconda in una delle tante isole dell'arcipelago delle Shettlands, una terza in quel punto della costa danese che si riterrà più opportuno. A questo progetto, che riduce al minimo la sua spesa di partecipazione, il Governo danese ha dato la sua adesione.

Nuovi fondi per opere idrauliche. — Il Ministro dei Lavori Pubblici ha preparato un disegno di legge, che sarà discusso prossimamente nel Consiglio dei Ministri, per autorizzare una maggiore spesa di cinque milioni per riparazione dei danni cagionati dalle piene dell'anno passato alle opere idrauliche di seconda categoria e per la sistemazione urgente delle opere stesse.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Ponte S. Pietro (Bergamo) (18 febbraio, ore 10). — Appalto di tutte le opere e provviste necessarie per la erezione di un caseggiato ad uso scuole ed ufficio comunale da erigersi sul lato di mattina della via di Briolo per L. 64,290.37. Consegna lavori 12 mesi. Dep. L. 5000 di cui L. 3000 in contanti e L. 2000 in rendita del Debito Pubblico; cauz. L. 5000. Fatali 27 febbraio, ore 10.

Amministrazione Provinciale di Roma (18 febbraio, ore 11, unico definit.). — Appalto dei lavori nella strada Varentana di deviazione di Montedoro per m. 854.40, per L. 300,000. Documenti 12 febbraio, ore 14. Cauz. L. 1.500.

Amministrazione Ospizi Civili di Parma (19 febbraio, ore 15, per migl. di ventesimo). — Appalto dei lavori per la costruz. di un fabbricato civile-colonico-rustico nell'appezzamento Tavernelle, provvis. agg., per L. 12,073.05. Depos. provv. L. 1000. Ultimazione lavori 120 giorni.

Municipio di Cetara (Salerno) (20 febbraio, ore 11). — Appalto dei lavori per la condottura dell'acqua potabile, per L. 33,498. Dep. provv. L. 200. Ultimaz. lavori 5 mesi.

Municipio di Omegna (Novara) (20 febbraio, ore 12, per migl. di ventesimo). — Appalto dei lavori di costruz. della strada carreggiabile di circonvallazione di m. 343.50, con' ponte sul canale Nigolia e casetta ad uso peso pubblico, provv. agg. col ribasso del 14.80 0[0 e cioè per L. 27,530.68. Dep. provv. L. 1500 per spese. Cauz. L. 3600. Ultimaz. lavori 6 mesi.

Municipio di Guardobasone (Novara) (20 febbraio, ore 9). — Appalto dei lavori di costruz. del 2° tronco della strada comunale obbligatoria dall'abitato di Guardaabsone alla nuova strada provinciale Aranco-Crevacuore di m. 1494.10, per l'importo di L. 19,242.34. Dep. provv. L. 1000 e L. 600 per spese. Cauz. L. 2000. Ultimaz. lavori 12 mesi.

Municipio di Bolsena (Roma) (20 febbraio, ore 12, per migl. di ventesimo). — Appalto dei lavori della condottura dell'acqua potabile delle sorgenti di Turona e Bagno, col ribasso dell'11.17 0[0 e cioè per L. 53,963.16. Dep. provv. L. 3000.

Municipio di Campofelice (Palermo) (23 febbraio, ore 10). — Appalto dei lavori per la condottura dell'acqua potabile della sorgente De Maria, per Lire 57,966. Dep. provv. L. 2000 e L. 500 per spese.

Intendenza di Finanza di Roma (25 febbraio, ore 10). — Appalto dei lavori di ampliamento e sistemazione del laboratorio chimico centrale delle Gabelle in Roma, e cioè: 1° copertura di un terrazzo del laboratorio, per L. 11,437.37; 2° costruz. di una intercapedine a lato di alcuni sotterranei del detto laboratorio, per L. 920, totale L. 12,357.37. Docum. 17 febbraio. Dep. provv. L. 700. Deposito spese L. 300.

Municipio di Genova, Ufficio Edilizia e LL. PP.) (25 febbraio, ore 14). — Asta ad offerte segrete per l'appalto dei lavori per la copertura del rivo Vernazza a S. Martino di Albaro per L. 18,404.08. Dep. provv. L. 1800 in Tesor. e L. 450 per spese. Ulimaz. lavori 2 mesi. Fatali 12 marzo, ore 12.

Municipio di Marigliano (Caserta) (27 febbraio, ore 10). — Appalto dei lavori di sistemazione e lastricamento delle vie delle borgate S. Nicola, Casaferro, Faibano e Lausdomini, provv. agg. col rib. del 19.16 0[0 su L. 107,724.38. Dep. provv. L. 5350.

Torella del Sannio (Campobasso) (1° marzo, ore 10). — Appalto dei lavori per la costruz. di strade intere, per L. 36.000 di cui 30,213.34 a base d'asta. Dep. provv. L. 500. Fatali 17 marzo, ore 11.

Ministero dei Lavori Pubblici e R. Prefettura di Parma (6 marzo, ore 10, unico defin. inc.). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti all'urgentissima difesa con gettata di buzzoni della grande corrosione di Mezzano Superiore, in destra di Po, dell'estesa di m. 2.273, nel Comune di Mezzani (Provincia di Parma), per complessive L. 221,100. Docum. 26 febbraio. Dep. provv. L. 10.000.

R. Prefettura di Catanzaro (6 marzo, ore 10. unico def. inc.). — Appalto della manutenz. del Porto di Santa Venere, molo e boa d'ormeggio in ferro dal 1° luglio 1902 al 30 gennaio 1908, per complessive lire 36,000, di cui L. 2,806.50 a disposizione dell'Amministrazione. Dep. provv. L. 1500.

Ministero dei Lavori Pubblici e R. Prefettura di Pisa (8 marzo, ore 10, unico def. inc. e ad off. segr.). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti all'ordinario mantenimento del Canale Emissario, di quello d'Attopascio, dei canali minori di scolo e delle altre opere della bonifica di Bientina, comprese fra la gronda di tramontana del Padule omonimo ed il Calambrone, nei Comuni di Capannori (provincia di Lucca), Santa Maria a Monte (prov. di Firenze); Bientino, Vicopisano, Cascina, Collesalvetti (prov. di Pisa), pel sessennio dal 1° luglio 1901 sino al 30 giugno 1907, per complessive L. 217,200. Docum. 28 febbraio. Dep. provv. L. 10,000.

R. Prefettura di Palermo (8 marzo, unico def. incanto). — Appalto dei lavori di costruzione di un tratto di banchina a sud del ponte ferroviario del Porto di Palermo, con tre scali pel tiro a terra di barche, e costruzione e collocazione di due alberi di carenaggio in ferro, per L. 84,201.59. Consegna lavori 12 mesi. Dep. provv. L. 5000.

Ministero dei Lavori Pubblici e R. Prefettura di Padova (10 marzo, ore 10, unico defin. incanto). — Appalto dei lavori necessari alla difesa dell'abitato di Pontelongo in provincia di Padova, con simultanea deviazione di un tratto della strada provinciale Piove Cavarzere, per complessive L. 111.000. Consegna lavori 300 giorni. Docum. 28 febbraio. Dep. provv. L. 8000.

Ministero dei Lavori Pubblici e R. Prefettura di Sondrio (11 marzo, ore 10, unico defin. incanto). — Appalto dei lavori del 1° tronco della bonifica dei terreni paludosi compresi fra gli sbocchi in Adda dei torrenti Finale e Masino, relativi alla immissione del Collettore principale di Selvetta nel Canale di derivazione delle ferrovie Adriatiche per l'impianto idroelettrico di Desco, nel Comune di Dazio (Sondrio), per complessive L. 135,000. Docum. 28 febbraio. Consegna lavori 15 mesi. Dep. provv. L. 7000.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Artiglieria, Laboratorio Pirotecnico di Capua (Caserta) (22 febbraio, ore 11, unico definitivo). — Appalto della fornitura di litantrace magro tonn. 200 a L. 40, L. 8000. Cauzione provvisoria L. 800. Consegna 40 giorni.

Direzione Artiglieria di Piacenza (25 febbraio, ore 15, unico definitivo). — Appalto della fornitura di litantrace magro (per caldaie) tonn. 150 a L. 50, L. 7500. Cauzione provvisoria L. 750. Consegna 40 giorni.

Direzione Officine Castruzioni Artiglieria di Torino (25 febbraio, ore 9.30, unico definitivo). — Appalto della fornitura di alluminio in pani di prima qualità kg. 11,000 a L. 3.40, per lire 37,400. Cauzione L. 3740. Consegna 60 giorni.

Direzione Artiglieria di Piacenza (26 febbraio, ore 9.30, unico definitivo incanto). — Appalto della fornitura di ottone in filo grosso, mezzano e sottile, verghe, profilato e in bandelle per lire 11,743.50. Cauzione L. 1175. Consegna 60 giorni.

Direzione Artigtieria, Polverificio di Fontana Liri (Caserta) (27 febbraio, ore 10, unico definitivo incanto). — Appalto della fornitura di piombo in lamiera ed in tubi di vario diametro per lire 16,630. Cauzione provvisoria L. 1165. Consegna 60 giorni.

Direzione Officine Costruzione Artiglieria di Napoli (27 febbraio, ore 14, unico definitivo incanto). — Appalto della fornitura di kg. 17,000 di zinco in pani a L. 0.70, L. 11,900. Cauzione provvisoria L. 1190. Consegna 30 giorni.

Ministero della Marina, Direzione Generale Arsenali di Spezia e Venezia (1° marzo, ore 11, unico e definitivo incanto). — Appalto della fornitura alla R. Marina, nei RR. Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia o Taranto di oggetti di argenteria galvanica, uso cristofle, per uso delle mense a bordo delle RR. Navi, per L. 40,000, da consegnarsi a seconda delle richieste. Fatali 25 marzo, ore 12. Cauzione provvisoria L. 4000.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		Febbr. 8	Febbr. 15
Azioni Ferrovie Biella	L.	528	530
» » Mediterranee	»	450	454
» » Meridionali	»	641	641.50
» » Pinerolo (1ª emiss.)	»	372	380
» » » (2ª »)	»	357	358
» » Secondarie Sarde	»	215	215
» » Sicule	»	670 ex	667
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e			
» » Sicule *A. B. C. D.*	»	325	329
» » Cuneo 3 0[0	»	353	353
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1[2 °/₀	»	100.10	99
» » Mediterranee 4 0[0	»	499.15	501.50
» » Meridionali	»	331	336
» » Palermo-Marsala-Trapani	»	312.50	313
» » » 2ª emiss.	»	305	306.50
» » Sarde, serie *A*	»	327	329
» » » serie *B*	»	327	329
» » » 1879	»	327	329
» » Savona	»	346	346
» » Secondarie Sarde	»	494	497
» » Sicule 4 0[0 oro	»	510	513
» » Tirreno	»	504	504
» » Vittorio Emanuele	»	316	359.50

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

21ª Decade — Dal 21 al 31 Gennaio 1902

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
RETE PRINCIPALE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1902	101,166.00	2,154.00	42,198.00	172,371.00	4,245.00	322,134.00	616.00	523.00
1901	93,326.00	2,165.00	36,789.00	149,382.00	4,378.00	286,040.00	616.00	464.00
Differenze nel 1902	+ 7.840.00	— 11.00	+ 5,409.00	+ 22,989.00	— 133.00	+ 36,094.00	»	+ 59.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1901 AL 31 GENNAIO 1902.								
1901-902	2,036,060.00	46,537.00	425,789.00	3,079,079.00	32,078.00	5,619,543.00	616.00	9,123.00
1900-901	2,039,694.00	43,993.00	410,001.00	3,066,969.00	38,251.00	5,598,908.00	616.00	9,089.00
Differenze nel 1901-902	— 3.634.00	+ 2,544.00	+ 15,788.00	+ 12,110.00	— 6,178.00	+ 20,635.00	»	+ 34.00
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1902	36,721.00	630.00	21,387.00	32,030.00	190.00	90,958.00	484.00	187.00
1901	34,941.00	613.00	18,948.00	29,726.00	192.00	84,420.00	484.00	176.00
Differenze nel 1902	+ 1,780.00	+ 17.00	+ 2,439.00	+ 2,304.00	— 2.00	+ 6,538.00	»	+ 11.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1901 AL 31 GENNAIO 1902.								
1901-902	765,242.00	15,604.00	215,576.00	555,408.00	4,767.00	1,556,597.00	484.00	3,216.00
1900-901	728,680.00	12,889.00	203,503.00	587,126.00	6,948.00	1,539,146.00	484.00	3,180.00
Differenze nel 1901-902	+ 36,562.00	+ 2,715.00	+ 12,073.00	— 31,718.00	— 2,181.00	+ 17,451.00	»	+ 36.00
STRETTO DI MESSINA								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1902	3,973.00	156.00	843.00	3,449.00	»	8,421.00	23.00	366.00
1901	3,522.00	130.00	556.00	3,152.00	»	7,360.00	23.00	320.00
Differenze nel 1902	+ 451.00	+ 26.00	+ 287.00	+ 297.00	»	+ 1,061.00	»	+ 46.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1901 AL 31 GENNAIO 1902.								
1901-902	84,715.00	3,797.00	23,088.00	40,484.00	31.00	152,115.00	23.00	6,613.00
1900-901	76,155.00	2,435.00	18,508.00	37,108.00	31.00	134,232.00	23.00	5,836.00
Differenze nel 1091-902	+ 8,560.00	+ 1,362.00	+ 4,585.00	+ 3,376.00	»	+ 17,883.00	»	+ 777.00

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (2) 1a classe	Londra (2) 2a classe	Parigi (3) 1a classe	Parigi (3) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Londra (4) validità	Parigi (5) 1a classe	Parigi (5) 2a classe	Parigi (5) validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne) .	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 65	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	-			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	..			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	.			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	-			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE							Treno lusso PENINSULAR-EXPRESS part. da Londra il venerdì
					(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	—	9 — a.	10 — a.	—	—	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	—	—		—	11 — a.	—		—
Douvres. . . . . . . —	—	11 08 a.		—	1 — p.	11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	—	12 31 p.		—	2 20 p.	12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	(F)	12 35 p.		—	2 24 p.	12 24 a.		12 24 a.
	W. R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 20 p.		—	3 — p.	1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 26 p.		—	3 06 p.	1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.		1 58 p.	↓	—		2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.		1 59 p.		—		2 31 a.		
Folkestone . . . Par.			11 50 a.	—				
Boulogne (Buffet) Maritime o. E. oc. Arr.			1 30 p.	—				
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.			1 34 p.	—				
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.			2 20 p.	—				
Boulogne (Buffet) Central Arr.		↓	2 25 p.	—	↓	↓		↓
Boulogne (Buffet) Central Par.			2 35 p.	—				
Amiens (Buffet) . Arr.	↓	3 44 p.	4 10 p.	—	5 16 p.	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) . Par.		3 49 p.	4 15 p.	—	5 21 p.	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord . . . Arr.	4 45 p.	5 45 p.	5 50 p.	—	7 — p.	5 50 a.		Per la grande cintura
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	5 52 p.	—	7 42 p.	—	7 42 p.	7 03 a.		
Paris-PLM (Buff.) Arr.	6 32 p.	—	8 32 p.	—	8 32 p.	7 43 a.		
	1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)	1a 2a cl.	1a 2a cl.	Lusso (X)	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	10 20 p.	10 30 p.	1 35 p.	9 30 a.	2 — p.	↓
Dijon . . . . Arr.	12 20 p.	1 33 a.	2 40 a.	3 45 a.	5 38 p.	2 24 p.	7 15 p.	9 35 a.
Evian . . . . . —	2 16 p.	10 45 a.	—	2 16 p.	—	—	—	—
Genève . . . . —	10 43 a.	6 57 a.	—	11 14 a.	—	10 45 p.	—	—
Le Fayet-St-Gervais (Chamonix) . . . . —	3 31 p.	12 20 p.	—	8 — p.	—	—	—	1 — p.
Aix-les-Bains . . . . —	8 58 a.	6 02 a.	6 46 a.	1 54 p.	9 39 p.	8 51 p.	12 21 a.	1 42 p.
Chambéry . . . . . . —	9 32 a.	6 37 a.	7 10 a.	2 31 p.	9 59 p.	9 26 p.	12 45 a.	2 03 p.
Modane . . . . —	1 46 p.	—	9 57 a.	7 42 p.	12 29 a.	—	3 34 a.	4 55 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2) . . . Arr.	18 55	—	14 22	4 55	—	—	8 20 a.	21 16
Torino. . . . . . . Par.	20 —	—	14 50	6 45	—	—	8 45	Sleeping-cars con Dining-car
Novara . . . . . . Arr.	21 56	—	16 47	9 14	—	—	10 55	
Milano . . . . . . Arr.	23 05	—	17 45	10 15	—	—	12 6	
Venezia . . . . . . Arr.	—	—	23 30	—	—	—	18 45	
Torino. . . . . . . Par.	20 05	—	15 —	5 25	—	—	8 40	
Genova . . . . . . Arr.	23 20	—	18 25	8 45	—	—	12 —	
San-Remo . . . —	5 45	—	23 33	—	—	—	16 44	
Pisa. . . . . —	3 20	—	23 25	12 35	—	—	17 —	
Firenze . . . . —	7 15	—	1 20	17 28	—	—	19 15	
Livorno . . . . —	5 36	—	0 7	15 5	—	—	18 —	
Roma . . . . —	10 10	—	7 —	19 15	—	—	23 43	
Napoli . . . . —	18 35	—	13 36	0 35	—	—	7 —	
Brindisi . . . . —	—	—	8 16	—	—	—	18 7	↓
Torino. . . . . . . Par.	20 05	—	—	—	—	—	8 40	21 30
Alessandria . . . . Arr.	21 32	—	—	—	—	—	10 13	22 59
Bologna . . . . —	2 31	—	—	—	—	—	14 50	3 01
Ancona . . . . —	7 13	—	—	—	—	—	23 —	6 40
Brindisi. . . . —	21 48	—	—	—	—	—	10 59	17 20
Firenze . . . . —	6 34	—	—	—	—	—	18 3	
Roma . . . . —	13 10	—	—	—	—	—	23 25	Arrivo a Brindisi la domenica
Napoli. . . . . . . Arr.	18 35	—	—	—	—	—	7 —	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . Par.	8 50	—	—	15 5	Lusso (X)	—	—
Roma . . . . —	14 30	—	—	23 10		—	—
Firenze . . . . —	21 10	—	—	6 10	—	—	—
Brindisi . . . . —	7 —	—	—	17 33	—	—	—
Ancona . . . . —	20 25	—	—	5 35	—	—	—
Bologna . . . . —	1 35	—	—	10 30	—	10 30	—
Alessandria . . . . . —	7 15	—	14 20	17 10	—	21 55	—
Torino. . . . . . . Arr.	9 2	—	16 05	19 10	—	23 35	—
Brindisi. . . . . . Par.	—	—	18 35	—	—	9 42	—
Napoli. . . . . —	8 50	—	15 50	—	—	23 15	—
Roma . . . . —	14 50	—	21 —	—	14 20	8 15	—
Livorno . . . . —	21 6	—	2 —	8 30	19 25	13 15	—
Firenze . . . . —	19 35	—	21 5	7 15	17 30	12 10	—
Pisa. . . . . —	22 15	—	3 5	9 8	20 45	15 —	—
San Remo . . . —	18 32	—	1 45	8 9	—	14 15	—
Genova . . . . —	3 5	—	7 5	14 55	0 35	20 —	—
Torino. . . . . . . Arr.	7 —	—	10 25	19 10	4 50	23 35	—
Venezia . . . . . . Par.	—	—	—	8 45	—	14 —	—
Milano . . . . . . Par.	—	—	7 5	16 —	—	20 15	—
Novara . . . . —	—	—	8 7	17 1	—	21 15	—
Torino. . . . . . . Arr.	—	—	10 20	19 5	—	23 10	—
	(D)						
Torino. . . . . . . Par.	7 45	—	13 30	19 30	4 26	—	24 —
Modane (ora franc.) . —	11 35 a.	—	5 20 p.	10 10 p.	7 24 a.	—	3 20 a.
Chambéry . . . . . . —	3 — p.	—	8 38 p.	12 22 a.	9 35 a.	6 47 a.	5 57 a.
Aix-les-Bains . . . . —	3 44 p.	—	9 12 p.	12 04 a.	9 55 a.	7 22 a.	6 18 a.
Le Fayet-St-Gervais —	11 15 a.	—	4 15 p.	2 — p.	—	—	—
Evian . . . . . —	12 38 p.	—	5 32 p.	—	—	4 40 a.	—
Genève . . . . —	1 52 p.	—	8 02 p.	9 10 p.	—	5 52 a.	3 38 a.
	1a cl.						
Dijon . . . . —	12 4 a.	—	1 59 a.	5 9 a.	2 19 p.	1 23 p.	11 33 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	6 9 a.	—	6 38 a.	9 23 a.	6 41 p.	6 31 p.	5 15 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 12 a.		—	10 3 a.	—	6 47 p.	
Paris-Nord Arr.	8 03 a.		—	10 52 a.	—	7 42 p.	
	1a 2a cl.	(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl.	Déjeun. 1a 2a cl. W.R(A)		Pranso 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord (Buffet Hôtel) Par.	8 40 a.	9 35 a.	10 30 a.	11 20 a.	—	9 — p.	
Amiens (Buffet) . Arr.	10 28 a.		12 mer.	12 52 p.	—	10 46 p.	
Amiens (Buffet) . Par.	10 33 a.		12 20 p.	12 57 p.	—	10 51 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	12 18 p.		1 50 p.		—		
Boulogne (Buffet) Central Par.	12 23 p.		1 53 p.		—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.			1 58 p.		—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.			2 12 p.		—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora E. oc. Par.			2 08 p.		—	↓	
Folkestone . . . Par.	↓		4 10 p.		—		
Boulogne-Tintelleries Arr.	12 07 p.			↓	—	12 31 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.	12 09 p.	↓			—	12 33 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.	12 45 p.			2 55 p.	—	1 12 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.	12 57 p.	1 15 p.		3 01 p.	—	1 21 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.	1 30 p.			3 19 p.	—	1 39 a.	
Calais Maritime ora Eur. occ. Par.	1 26 p.			3 15 p.	—	1 35 a.	
Douvres. . . . . . . —	3 05 p.		↓	5 15 p.	—	3 40 a.	
Londres Victoria . Arr.	—			7 — p.	—	—	
Londres Ch.-Cross. Arr.	4 55 p.		5 50 p.	—	—	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3 classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant riservato ai viaggiatori di 1a classe. Non sono ammessi i viaggiatori di 2a classe se non pagano il supplemento dalla 2a alla 1a classe. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 10.30 ant. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di 1a e 2 classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Calais col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 11.20 ant. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.30 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu): 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino. — (X) Dal 20 novembre al 9 gennaio i treni di lusso Parigi-Roma avranno luogo tre volte per settimana, cioè: il lunedì, mercoledì e venerdì in partenza da Parigi; martedì, giovedì e sabato in partenza da Modane. Dal 10 gennaio fino al 15 maggio tutti i giorni. Questo treno è composto di *wagons-lits* e di *restaurant*.

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato Lire 2,500,000)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.
Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.
Tettoie.
Ferrovie a dentiera e Funicolari.
Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.
Trasporti di forza motrice a distanza.
Illuminazione elettrica.
Ferrovie e Tramvie elettriche.
Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.

Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi ai sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Andrea Doria, n. 8, p. 1°.

GENOVA W. JESINGHAUS & C.ia

Palazzo Doria

TRASPORTI INTERNAZIONALI

Sbarchi — Imbarchi — Operazioni Doganali — Assicurazioni Incassi — Magazzini di Deposito

LINEA REGOLARE PROPRIA fra **GENOVA** e la **SPAGNA**

Il nostro Vapore « GERMANIA » è adatto al trasporto di Macchine sotto coperta (boccaporto m. 7 × m. 3).

Corrispondenti ed Agenti nelle principali città del Mondo.

Telegrammi: **Jesinghaus.** — Telefono 606. ABC Al Lieber's Scott's Codes.

FRANCESCO CASANOVA
Libraio di S. M. il Re d'Italia
TORINO - *Piazza Carignano* - **TORINO**

LUIGI LENCHANTIN

VIE E MEZZI DI COMUNICAZIONE

Vol. I. — **Strade Ferrate**
con quattordici tavole in nero ed a colori.
Vol. II. — **Strade Ordinarie**
Vie acquee - Telegrafia - Aerostatica ed Areonautica
con undici tavole in nero ed a colori.
2 vol. in-16° di pag. 603, L. **6.**

Ditta MACCHI, IZAR e C. di F.lli MACCHI e PASSONI

Via Carlo Farini, 27 - **MILANO** - (fuori P.a Garibaldi)

FABBRICAZIONE MECCANICA Bolloni, ramponi e chiodi per armamento di ferrovie e tramways e per costruzione di scambi e crociamenti, piattaforme, caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc., e specialità in bolloni tipo Ardennes. Impianto speciale per la fabbricazione di macchine utensili, come torni, trapani, limatrici, ecc.

J. B. GIRARD

TRAITÉ PRATIQUE
DES MACHINES MARINES
Motrices des machines
auxiliaires des machines à pétrole et à gaz
2 grandi vol. in-16°
con numerose tavole, legati in tela, L. **33.**

Ernesto Reinach - MILANO

Via Lario, N. 90

OLIO PER MACCHINE

QUALITÀ SPECIALE PER LOCOMOBILI, PER VAGONCINI

GRASSO PER ROTABILI

SI CERCANO

Binari di servizio, Vagonetti e Locomotive di servizio a scartamento ridotto.

Rivolgere le offerte alla Direzione del Giornale.

Torino, 1902 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXXV. Sabato, 22 Febbraio 1902 NUM. 8.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia . . . . L.	20	11	6
Per l'Estero . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

LA QUESTIONE DEI FERROVIERI

Pubblichiamo la seguente lettera che una persona imparziale competente ha inviato alla *Perseveranza*, intorno alla tanto dibattuta e travisata questione ferroviaria:

Al sig. Direttore della PERSEVERANZA,

Voglia, onor. signor Direttore, riservare un piccolo spazio nel suo accreditato giornale ad un vecchio abbonato per esporre alcune poche idee a proposito della *vexata quaestio* dei ferrovieri, in merito alla quale qualsiasi contributo di studi, per quanto modesto, purchè spassionato, può giovare ad un equo indirizzo della pubblica opinione.

Fin da quando il noto memoriale presentato alla Società del Mediterraneo dal suo personale, rese di pubblica ragione il dibattito fra la massa degli impiegati ed agenti e le amministrazioni delle grandi Società, io ho seguito con vivo interesse le fasi di tale dissidio e ho voluto farmi intorno al medesimo un concetto possibilmente preciso, rivolgendo in particolar modo il mio esame sulle due questioni più ardenti: quella, cioè, del ruolo organico, e l'altra dell'aumento degli stipendi e paghe.

Dirò francamente, senza prevenzioni per l'una o per l'altra parte, cosa io ne pensi.

E innanzi tutto del ruolo organico. Egli è fuori di dubbio che su questo punto, finchè si tratta di stabilire, con piante organiche particolareggiate le categorie, classi e gradi dei diversi uffici e funzioni, e gli stipendi normali attribuiti a ciascuna categoria, classe o grado, di fissare con un regolamento norme precise per le promozioni ed aumenti di stipendio, di eliminare qualsiasi pericolo di arbitrio o favoritismo, la domanda dei ferrovieri è giusta, nè, per quanto se ne sa, le Amministrazioni delle tre grandi Reti vi si rifiutano, quantunque nessun esempio di cosifatta limitazione del libero esercizio si riscontri negli altri paesi, nei quali il servizio delle ferrovie è affidato all'industria privata.

Ma altrettanto, a mio debole avviso, non può dirsi dell'*organico numerico* sul modello di quello dell'Amministrazione dello Stato, dell'esercito e della marina. Non bisogna dimenticare innanzi tutto che l'esercizio delle ferrovie, come già fu osservato da un autorevole economista francese, ha carattere eminentemente industriale e commerciale, per cui mal gli si adattano i metodi dell'Amministrazione pubblica. Come conciliare, per esempio, la prontezza di provvedimenti che esigono immediata disposizione di fondi, colle lentezze del controllo burocratico, di quel complicato ingranaggio che va dall'Ispettorato locale al centrale, al Ministro, e bene spesso anche alla Corte dei Conti?

Data questa essenziale diversità, non v'ha chi non vegga che non è una buona ragione perchè venga applicato al personale dipendente dalla Società, l'*organico numerico* pel solo fatto ch'esso vige pei pubblici impiegati, per l'esercito e la marina. Ma, a parte questa considerazione, si capisce il ruolo numerico in un organismo che ha raggiunto il suo completo sviluppo ed assetto, quale lo Stato e gli altri enti sopra ricordati; ma tale non è certamente la compagine ferroviaria. Nuove linee si aggiungono alla rete, nuovi indirizzi prendono da un momento all'altro le correnti del commercio, nuove tariffe determinano spostamenti di traffico: la graduale sostituzione della trazione elettrica a quella a vapore, il servizio economico che fa già buona prova: tutte queste inevitabili modificazioni fanno sì, che il numero del personale oggi corrispondente al bisogno, domani diventi esuberante o viceversa; che certe categorie abbiano bisogno di essere allargate, altre invece ristrette per diminuzione di lavoro; che nuove funzioni tecniche od amministrative, le quali all'epoca della formazione degli organici non si potevano prevedere, obblighino a creare nuove classi di impiegati ed agenti con nuovi titoli e paghe e via dicendo.

Evidentemente, adunque, il *ruolo numerico* non è conciliabile coll'industria delle strade ferrate, e se lo Stato, sostituendosi alle Società, e violentando la natura delle cose, volesse adottarlo, le rovinose conseguenze di un tale inconsulto atto d'imperio ricadrebbero alla fine sulle spalle dei contribuenti.

Passando ora all'altro punto capitale del dissidio, alla misura, cioè, degli stipendi e dei salari, l'opinione pubblica, che ciascuna delle due parti in causa vorrebbe avere dalla sua, non ha alcun dato apprezzabile per pronunciarsi.

L'argomento del numero strabocchevole di domande di impiego che giornalmente affluiscono alle Direzioni delle

Società messo avanti per provare che il trattamento fatto da queste al personale non è inadeguato, ha un valore molto relativo. Pei molti disoccupati che non hanno di che sfamarsi tutto è buono pel momento, purchè basti per campar la vita.

Pare adunque che sarebbe nell'interesse delle Società lo illuminare il pubblico con qualche studio comparativo degli stipendi, salari e mercedi dei loro impiegati ed agenti, a fronte di quelli che vengono percepiti in media da impiegati o lavoratori adibiti alle funzioni della pubblica Amministrazione, alle industrie, ai commerci, all'agricoltura nelle analoghe condizioni locali. Dal confronto, si vedrebbe se hanno fondamento le lagnanze dei ferrovieri. Non si sa per quale ragione, mentre questi ultimi si studiano in ogni modo di interessare alla loro sorte Governo e pubblico, specificando i titoli dei loro reclami, le Amministrazioni sociali invece si chiudano in un mutismo impassibile, lasciando che le asserzioni del personale siano ricevute come articoli di fede, e non provvedano alla tutela del loro onore rintuzzando le ingiurie e le calunnie che nei giornali e nei Comizi del partito vengono loro lanciate.

« *Audiatur et altera pars* »; senza di ciò come è mai possibile che si formi nel pubblico quel criterio imparziale che può avere un gran peso nel grave dibattito a cui, non senza preoccupazioni, ora si è iniziato?

LA FERROVIA NELL'ERITREA
DA DIG-DIGTA A GHINDA

Nelle *Informazioni* del precedente numero abbiamo riferito un sunto dello « Schema di contratto per la costruzione della linea ferroviaria Dig-Digta-Ghinda (Colonia Eritrea) ». Ora reputiamo utile riprodurne il testo esatto quale fu approvato con R. Decreto 2 febbraio 1902 e quale deve essere osservato dalle parti contraenti (Vedi pagina 122).

Regnando
SUA MAESTÀ VITTORIO EMANUELE III
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
Re d'Italia.

L'anno 1902, il giorno . . . . . in Asmara, nella residenza del R. Commissario civile per l'Eritrea;

Innanzi di me ed alla presenza dei testimoni noti ed idonei residenti in questa città, signori . . . . . . si sono personalmente costituiti S. E. il cav. Ferdinando Martini fu Vincenzo, da Firenze, grande ufficiale dello Stato, nella sua qualità di R. Commissario civile della Colonia Eritrea, al presente atto debitamente autorizzato, con R. Decreto . . . . . n. . . . . . che in copia autentica si allega sotto la lettera *A*.

I signori . . . . soci solidali e costituenti la Ditta . . . . . (assuntori) i quali stipulano e convengono quanto appresso:

Art. 1. — I signori assuntori con questo atto formalmente e legalmente si obbligano in solido di eseguire e fare eseguire tutte le opere e provviste occorrenti per la completa costruzione del tronco ferroviario Dig-Digta-Ghinda dello sviluppo di circa chilom. 36 dall'estremo limite della ferrovia attualmente esistente fino a 150 metri oltre lo scambio di uscita della stazione di Ghinda, a norma del progetto e sotto l'osservanza del Capitolato d'oneri che, approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in sua tornata del 16 gennaio 1902, e firmati in segno di piena e di incondizionata accettazione dagli assuntori, si dichiarano formar parte integrante del presente contratto al quale vengono allegati sotto le lettere *B* e *C*.

Gli stessi assuntori dichiarano pure di accettare integralmente tutte le modificazioni, variazioni ed aggiunte apportate al progetto stesso dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, quali risultano dalla precitata deliberazione, che forma anch'essa parte integrante del presente contratto, al quale viene allegata sotto la lettera *D*.

Art. 2. — Tutte le opere e provviste necessarie per la completa costruzione del tronco ferroviario Dig-Digta-Ghinda, di cui l'annesso Capitolato d'oneri, vengono assunti dai signori assuntori per il prezzo a corpo di cinque milioni e duecentocinquantamila lire.

Art. 3. — A garanzia degli obblighi come sopra assunti, i signori assuntori consegnano a S. E. il R. Commissario civile per la Colonia Eritrea, cav. Ferdinando Martini, la quitanza n. . . . . . della R. Tesoreria di Asmara in data . . . . attestante il deposito da essi fatto di n. . . . . . titoli di rendita italiana al portatore, corrispondente al capitale nominale di lire cinquecentoventicinquemila da rimanere vincolato a titolo di cauzione fino al termine degli effetti del presente contratto.

Art. 4. — I signori assuntori dichiarano di potere disporre dei mezzi d'opera e di quanto altro occorra per la costruzione del tronco ferroviario da essi assunto.

Art. 5. — Il prezzo a corpo di L. 5,250,000 verrà pagato dal Governo coloniale alle date qui appresso indicate e solo fino a concorrenza delle seguenti somme, da stanziarsi in appositi articoli del bilancio coloniale:

Data		Somma	Esercizio
15 giugno 1903	L.	400,000	a carico dell'esercizio 1902-903
31 luglio 1903	»	400,000	
15 giugno 1904	»	500,000	» » 1903-904
31 luglio 1904	»	500,000	
15 giugno 1905	»	575,000	» » 1904-905
31 luglio 1905	»	575,000	
15 giugno 1906	»	575,000	» » 1905-906
31 luglio 1906	»	1,725,000,	di cui L. 575,000 a carico dell'esercizio 1905-906 e L. 1,150,000 a carico dell'esercizio 1906-1907.

Ferma l'epoca dei pagamenti sopra indicata, il Governo della Colonia, in base alle liquidazioni bimestrali dei lavori eseguiti di cui all'art. 28 del Capitolato d'oneri e sotto le deduzioni ivi contemplate, ove non possa o non creda liquidare per contanti il credito degli assuntori, rilascierà a favore degli stessi corrispondenti dichiarazioni di debito.

Tali dichiarazioni verranno vistate dalle LL. EE. i Ministri degli Affari Esteri e del Tesoro, con indicazione della data alla quale ne sarà pagato l'importo sul bilancio della Colonia Eritrea nelle Tesorerie da fissarsi dietro domanda degli assuntori.

Sulle somme dovute decorrerà dal giorno del rilascio della dichiarazione di debito l'interesse del 4 1/2 0/0 all'anno, da conteggiarsi e pagarsi contemporaneamente al pagamento della somma capitale.

I pagamenti di che alle dichiarazioni suddette potranno a scadenza essere fatti, invece che ai signori assuntori, a quella Cassa di risparmio del Regno che gli stessi assuntori dichiareranno.

Il Governo non riconoscerà altro concessionario all'infuori della Cassa di risparmio preventivamente dichiarata.

Il Governo coloniale si riserva inoltre la facoltà di ritirare prima della scadenza, in tutto od in parte, le dichiarazioni di debito rilasciate agli assuntori, dietro preavviso ai medesimi di mesi quattro.

Art. 6. — Tutto il materiale di armamento ed il macchinario occorrente alla costruzione della linea ferroviaria, di che è oggetto il presente Contratto, sarà considerato come merce nazionalizzata e trattato quindi in base all'art. 2 del R. Decreto 2 febbraio 1899, n. 73.

Art. 7. — I signori assuntori non potranno cedere o subappaltare nè in tutto nè in parte i lavori di che al presente Contratto.

Art. 8. — Per gli effetti del presente Contratto, i signori assuntori eleggono domicilio legale in Ghinda, presso la sede del presidio.

Art. 9. — Saranno a carico degli assuntori le spese tutte relative alla stipulazione del presente Contratto.

LA FERROVIA DI BAGDAD

La concessione testè fatta dal Sultano alla Società della ferrovia di Anatolia è destinata a collegare la rete ferroviaria dell'Asia Minore con le più lontane provincie dell'impero, passando per Bagdad e Bassora, per raggiungere poi il litorale del Golfo Persico, mettendo così il Bosforo in diretta e rapida comunicazione con l'Oceano Indiano.

È da Konia, attuale punto terminale sud della ferrovia di Anatolia, che partirà la nuova linea, la quale, dopo avere attraversati gli altipiani della Caramania, e valicata, mercè lavori ed opere d'arte numerosi e di difficile esecuzione, la catena del Tauro, scenderà con ardite pendenze nelle fertili vallate della Cilicia Settentrionale ed arriverà ad Adana, città industriosa, già riunita al mare dalla ferrovia che fa capo a Mersina.

Da Adana la grande linea di Bagdad piega verso il nord-est, risale la vallata del Djihan e s'inoltra nella foresta montuosa che adduce al Ghiaur Dagh (Monte dell' Infedele), che essa varca per la stretta di Bagt-ché, per dirigersi quindi, attraverso ad una regione molto accidentata verso il sud-sud-est, passando per Kazanali, Kilis e Tell-Habesch.

A partire da quest'ultima località, che sarà collegata dall'importante città di Aleppo mediante una diramazione di circa 60 chilometri, la grande linea si dirige verso l'est; essa attraversa l'Eufrate in un punto situato a 20 chilometri circa al sud di Biredjik, attraversando le interessanti rovine di una città anticamente nota sotto il nome di Europus; passa per Harran, Ras-el-ain e Nussebein, ove fa un gomito verso il sud-est per raggiungere Mossul, ed avvicinare così gli avanzi dell'antico splendore di Ninive alla moderna civilizzazione.

Da un punto situato su questo percorso e che sarà ulteriormente determinato dal Governo imperiale ottomano, d'accordo con la Società concessionaria, si dipartirà una diramazione che unirà Urfa, l'antica Edessa, alla linea principale.

Questa, lasciando Mossul, segue la riva destra del Tigri e, dirigendosi verso il sud, passa per Tekrit e Sadijè, di dove invia una diramazione verso Hanékin, sita in prossimità della frontiera persiana, e giunge a Bagdad.

Da Bagdad, la linea, dopo avere attraversato il Tigri, raggiunge Kerbela e Nedjef (Meched Ali), luoghi celebri di pellegrinaggio, cui convengono ogni anno un immenso numero di fedeli maomettani, e si dirige quindi, passando per Zubeir, verso il suo punto terminale, Bassora, il grande centro commerciale sul Chatt-el-Arab, mentre una diramazione, partendo da Zubeir, stabilisce una diretta comunicazione col litorale in un punto che sarà ulteriormente fissato.

Tale è, nelle sue grandi linee, il tracciato che seguirà la concessa ferrovia. Compresi i tronchi, il suo sviluppo sarà press'a poco di 2500 chilometri, da Konia sino al mare.

Ed ecco ora, per sommi capi, quali sono le principali clausole e condizioni a cui è subordinata l'esecuzione della grande linea.

La durata della concessione è di 99 anni, a partire dalla data della consegna del firmano imperiale; le concessioni delle linee d'Haidar-Pascià-Ismidt-Angora e d'Eski-Chehiz-Konia termineranno alla stessa epoca; la loro durata è perciò prolungata del lasso di tempo che già è trascorso dacchè furono accordate alla Società ferroviaria d'Anatolia sino ad oggi.

La linea intera, a partire da Konia, è divisa in sezioni di 200 chilometri. I piani definitivi della prima sezione saranno sottomessi all'approvazione governativa nel termine di 18 mesi, a partire dalla data della consegna del firmano di concessione. I lavori saranno incominciati tre mesi dopo la presentazione dei piani della prima sezione e saranno totalmente compiuti tn un termine di otto anni, salvo, bene inteso, i casi di forza maggiore.

La nuova rete godrà d'una garanzia chilometrica d'una annualità di 12,000 franchi e di una somma *à forfait* di 4500 franchi, per coprire le spese di esercizio.

Se i proventi chilometrici lordi sorpasseranno i 4500 franchi, senza oltrepassare i 10,000 franchi, l'eccedenza oltre 4500 franchi sarà intieramente devoluta al Governo.

Qualora questi proventi oltrepassassero i 10,000 franchi, l'eccedenza oltre quest'ultima cifra sarà ripartita fra il Governo e la Società concessionaria, in ragione del 60 per cento a favore di quello, e del 40 per cento a favore di questa.

I cespiti speciali da determinarsi di comune accordo fra il Governo e la Società concessionaria, onde assicurare il regolare servizio delle anzidette garanzie, saranno percepiti e pagati a cura dell'Amministrazione del Debito Pubblico ottomano, ed è convenuto che l'esecuzione della concessione rimane subordinata alla designazione di detti cespiti.

È stipulato che la diramazione d'Urfa, d'una lunghezza di circa 30 chilometri, non godrà alcuna garanzia chilometrica, ma che i proventi lordi di ogni genere derivantine apparterranno esclusivamente alla Società concessionaria.

Nel caso che la Società concessionaria non adempisse ai suoi impegni, il Governo imperiale la inviterà coi mezzi legali a soddisfare alle clausole della concessione, e se essa non vi ottempererà nel termine di 18 mesi, perderà ogni diritto alla concessione esclusivamente per la sezione per cui si sarà trovata in difetto, vale a dire che tale perdita d'ogni diritto non recherà verun danno ai diritti della Società concessionaria quanto al rimanente della nuova linea, nè quanto all'assieme delle antiche linee.

È formalmente stipulato che i diritti già acquisiti dagli azionisti delle antiche linee restano mantenuti in tutta la loro integrità e saranno assolutamente distinti dai diritti degli azionisti che parteciperanno all'esecuzione della rete di Bagdad, e che i primi non potranno essere chiamati a partecipare alla nuova intrapresa senza il loro consenso. A tal uopo la Società concessionaria s'impegna di stabilire una separazione completa ed intera per il gettito e le garanzie delle antiche linee e quelli della nuova rete.

La ferrovia sarà costrutta a scartamento normale, ed i lavori della linea saranno eseguiti per un solo binario; ma le espropriazioni saranno fatte in previsione della posa di un secondo binario.

Siccome la nuova rete dovrà essere costrutta in condizioni da permettere il passaggio di treni a grande velocità, di guisa che il viaggio fra Costantinopoli e Bagdad possa compiersi in 55 ore, la Società concessionaria s'impegna, mediante il compenso di otto milioni di franchi, pagabili per annualità di 360,000 franchi ognuna, che le accorda il Governo ottomano, di mettere le linee di Haidar-Pascià-Eski-Chechir-Konia in istato di sopportare la circolazione di così rapidi treni.

La Società concessionaria potrà sfruttare le miniere che avrà scoperte in una zona di 20 chilometri da ogni lato della via ferrata; essa avrà inoltre il diritto di stabilire e di esercitare lungo la linea fabbriche di mattoni e di tegole, e godrà della preferenza su ogni altro richiedente, ed alle stesse condizioni, per la costruzione e l'esercizio di sette diramazioni partenti dalla linea principale e dirigentesi verso Marach, Aintab, Biredjik, Mardin, Erbil, Diala ed Hit.

La Società stessa sarà esente da diritti di dogana per tutto il materiale e da ogni tassa interna di bollo. Essa si assume l'obbligo di versare annualmente una somma di 600 lire turche all'Asilo dei poveri.

I giornali turchi inneggiano a questa grande concessione e ne attendono immensi vantaggi pel paese, primo dei quali la sovrabbondanza di lavoro. Egli è appunto a questo proposito che ci sentiamo in dovere di porre in sull'avviso i nostri operai.

Quando si incominceranno i lavori, occorreranno, senza

verun dubbio, solide braccia, e qualunque sia l'imprenditore, darà la preferenza, nel suo stesso interesse, a quelle italiane, che sono ritenute impareggiabili anche in Germania. Ma bisogna riflettere che l'inizio dei lavori è ancora ben lontano, tanto da non lasciare campo a pronosticare quando potrà aver luogo. Inoltre, sebbene la concessione comprenda uno sviluppo di chilometri 2500, quando, nel futuro assai remoto, si porrà mano alla colossale intrapresa, s'incomincierà con una sezione di 200 chilometri, da ultimarsi in otto anni. Le altre sezioni attenderanno, senza dubbio, il loro successivo inizio sino a che la prima accenni a dare ottimi risultati.

Sarà adunque prudente per i nostri ottimi operai, i quali alla solidità delle braccia ed alle speciali attitudini per i lavori ferroviari uniscono pure una fantasia troppo viva, che, sentendo parlare d'una grande rete di 2500 chilometri da costruirsi, non si lascino illudere dal ridente miraggio, ed, invece di accingersi a partire in grandi masse per la Turchia Asiatica, attendano pazientemente che l'ora di dar mano al lavoro stia realmente per suonare.

IL NUOVO PONTE DI LUXEMBOURG

Togliamo dagli *Annali della Società degli Ingegneri ed Architetti Italiani* le seguenti notizie più dettagliate sul grandioso ponte di Luxembourg che comprende il più grande arco in muratura finora costruito.

Il nuovo ponte monumentale riunisce la città propriamente detta alla stazione ferroviaria e costituisce tanto per l'arditezza della sua disposizione generale, che comprende un arco in muratura di 84 m. di luce, quanto per l'originalità del suo modo d'esecuzione un'opera curiosissima, che non mancherà di richiamare l'attenzione di tutti coloro che si occupano di lavori pubblici.

La città di Luxembourg è situata su un altipiano roccioso circondato ai suoi tre lati da vallate profonde da 40 a 50 m., nelle quali corrono l'Alzette e il suo affluente la Pètrusse. Le pareti di queste vallate, specialmente dalla parte della città, sono quasi a picco; il che permise un tempo di fare di Luxemburg una delle città meglio fortificate d'Europa, specialmente dopo che il celebre generale francese Vauban vi ebbe completate le fortificazioni ordinate da Luigi XIV.

Le fortificazioni, di giorno in giorno più potenti, protessero negli ultimi tempi una guarnigione prussiana che abbandonò Luxembourg solo nel 1867, dopo che il granducato fu dichiarato stato neutro in seguito alla conferenza di Londra. Così furono sciolti i legami che avvincevano il Lussemburgo alla confederazione germanica sino dal 1815.

Questi cenni storici hanno importanza per l'argomento che ci occupa, poichè è appunto stato per l'influenza dell'autorità federale germanica che fu scelta la posizione del l'attuale stazione ferroviaria, costruita nel 1855, epoca della costruzione della prima ferrovia lussemburghese. Questa stazione non è infatti situata sullo stesso altipiano della città, essendosi il Genio prussiano opposto per ragioni strategiche alla scelta della località che sarebbe stata la più conveniente per gli abitanti. La stazione è quindi stata posta alla distanza di circa 1,500 m. dal centro della città e la sola linea che fino ad ora la riuniva alla città era situata su un viadotto in muratura di 350 m. di lunghezza, che supera una delle vallate suaccennate.

Da molto tempo però questo viadotto era insufficiente a servire l'intensità sempre crescente del traffico in causa della sua larghezza di soli 8 m. Sino del 1875 si pensò quindi di costruire un nuovo ponte e furono all'uopo presentati numerosi progetti, quasi tutti per ponti ad una sola arcata in ferro o in pietra.

L'ultimo di tali progetti, per un ponte in muratura ad arcata unica, fu studiato nel 1897 da U. Rodange, ingegnere capo dei pubblici lavori nel Lussemburgo.

L'esecuzione d'un ponte metallico non avrebbe presentate difficoltà speciali e avrebbe certo importato una spesa inferiore a quella che si avrà pel ponte in muratura ad un sol arco, finalmente adottato. Questo ultimo tuttavia è stato scelto per approfittare delle circostanze locali, eccezionalmente favorevoli per eseguire un ponte monumentale, unico nel suo genere, le cui linee ardite, sobrie ed eleganti armonizzassero col quadro pittoresco dei dintorni della città, divenuta a ragione centro di ritrovo di numerosi *touristi.* Anche le considerazioni della facilità e dell'economia della manutenzione hanno però certamente influito sulla scelta del ponte in pietra a preferenza di uno in ferro.

La redazione del progetto definitivo fu affidata al signor Séjourné, ingegnere capo dei Ponts et Chaussées e delle ferrovie della Paris-Lyon-Méditerannée, attualmente professore alla scuola dei Ponts et Chaussées.

Prima di descrivere il ponte grandioso eseguito dal signor Séjourné, l'autore dell'articolo signor Dutreux rammenta le volte in pietra di più di m. 60 di luce finora costruite.

La più grande ampiezza di luce per ponti in muratura finora raggiunta fu quella di m. 72.25 del ponte di Tresso, eseguito fin dal secolo XIV (dal 1370 al 1377) sull'Adda per ordine del duca di Milano Bernabò Visconti.

Questo ponte fu distrutto nel 1414 in seguito ad una guerra civile.

Nessun altro ponte aveva dopo d'allora superata la luce di m. 70 e fino ad ora il più grande arco esistente era quello di Gabin-John, della luce di m. 67.10, costruito nel 1860 nella Virginia orientale.

In ordine decrescente gli altri ponti in pietra aventi più di 60 m. di luce sono: il ponte di Gutach (Foresta nera) di 64 m. di Ince, quello del Gour a Noir, sulla linea da Limoges a Crivés, e del Prince-Régent a Monaco di 62 m.; qnello di Lavour nel Tarn di m. 61,50 e finalmente quello di Chester in Inghilterra della luce di m. 60.96.

Il numero degli archi in pietra di tali luci è dunque assai piccolo, onde occorreva nel signor Séjournè un certo ardire per imprendere l'esecuzione del ponte di Lussemburgo con la luce dell'arco principale di m. 84 all'imposta di fondazione.

Tale ponte, tutto in muratura, consiste in un grande arco centrale a sesto ribassato, direttamente appoggiante contro le sponde rocciose con un cavo di fondazione di pochi metri, e di due archi laterali, più piccoli, a tutto sesto, poggianti su pile di poca altezza. Al posto due timpani del grande arco centrale sono due viadotti a quattro arcate che rendono più leggera, economica ed anche più bella la costruzione.

Caratteristica del progetto è anche la costruzione non già d'un sol ponte avente la larghezza di 16 m., ma di due ponti paralleli aventi ciascuno 5 m. di larghezza, separati da uno spazio libero di 6 m., che sarà ricoperto da un tavolato di cemento armato. Tale sistema, affatto nuovo, presenta numerosi vantaggi. Esso permette infatti di ridurre di due terzi l'importanza della centina che sarebbe stata necessaria per un arco unico avente 16 m. di larghezza, poichè si farà la seconda volta colla centina della prima convenientemente spostata. Esso riduce altresì di circa un terzo il cubo della muratura della volta. Col terzo degli approvvigionamenti necessari per la volta di 16 m. di larghezza si può costruire in un solo periodo uu arco completo attendendo un periodo successivo per gli approvvigionamenti relativi al secondo arco.

Per tal modo il primo ponte è stato completato e liberato dalla centina il 26 ottobre u. s. mentre il secondo sarà costruito durante l'anno in corso.

L'impresa per la costruzione del ponte è stata quella dei fratelli Fougelle di Parigi. Fu stabilito un solo cantiere dalla parte opposta alla città, per non interrompere il *boulevard* in cui, dalla parte della città, il ponte immette.

Il primo problema da risolversi da parte dell'impresa fu di escogitare un sistema economico per l'innalzamento

della centina principale e per fare gli approvvigionamenti in modo che la grande volta potesse essere costruita simultaneamente su tutto lo sviluppo; tuttociò tenuto presente che l'impianto doveva successivamente servire per ciascuno dei due grandi archi.

L'impresa costruì quindi un ponte in legno di servizio, formato da 7 pile distanti fra loro 30 m. e portanti una trave americana dell'altezza di 3 m. Quattro di queste pile hanno altezza variabile dai 41 ai 43 m.

La passarella, che ha 7 m. di larghezza, è disposta esattamente al disopra della prima grande volta. Essa porta in basso un binario Decauville pel trasporto dei materiali e in alto un binario dello scartamento di 7 m. su cui scorre il ponte girevole montacarichi; questo prende i materiali dei vagoncini della ferrovia Decauville e li discende al posto in qualunque punto del ponte.

È da notarsi che tal ponte di servizio, malgrado la sua lunghezza di oltre 170 m. e l'accennata altezza delle sue pile, non è costato che 25,000 franchi, richiedendo circa 320 m³ di legno. Trattandosi di costruire 20,000 m³ di muratura, la spesa dell'armatura per m³ è stata quindi di soli fr. 1,25.

La centina principale, il cui studio è stato fatto dal signor Séjourné, non è meno ardita del ponte, e impressiona per la sua grande leggerezza e la novità della sua forma. E' una specie di enorme arco in legno a sistema triangolare, in cui il corrente inferiore è costituito da fasci di travi vincolati a cerniera fra loro e cogli altri travi trasversali dell'arco e poggianti agli estremi dell'arco su due muri distanti fra loro 60 m.

Attualmente si sta spostando di 11 m. e 25 tutta la centina sui muri che la sopportano, per portarla al posto dove dovrà sorgere il secondo arco. Per operare tale spostamento bisogna prima far poggiare la trave americana del ponte di servizio sull'arco costruito; smontare la parte inferiore delle pile sino all'intradosso della volta, e spostare tutta la centina con la parte inferiore della pila in legno centrale, che è la più alta e che sarà montata su apposito carrello. Le altre pile saranno invece riedificate al loro nuovo posto per ricevere il ponte di servizio che sarà collocato verticalmente sul secondo arco, come prima stava sul primo.

La grande centina ha richiesto l'impiego di 380 m³ di legno rappresentanti un peso di kg. 300,000. Il suo spostamento costituisce quindi un'impresa tutt'altro che facile.

La grande volta è stata costruita in tre anelli concentrici, ciascuno a sua volta suddiviso in numerosi anelli minori secondo il metodo già altre volte applicato dal signor Séjourné e descritto nella sua citata memoria. Con ciò, mentre è resa quasi impossibile la produzione di fenditure nella volta, si può contemporaneamente procedere alla costruzione della medesima in quel numero di punti che si vuole. Le pietre impiegate per la volta provengono dalle vicine cave del Lussemburgo presso Gilsdorf ed hanno una resistenza allo schiacciamento di 1200 a 1500 kg. per cm². Le malte sono fatte meccanicamente con cemento artificiale Vicat n. 1 di Vif.

La grande volta è stata impostata il 24 luglio 1901 e la centina è stata tolta il 26 ottobre, dando luogo ad un abbassamento della chiave di soli 6 mm.

La prima parte del ponte monumentale essendo attualmente terminata, è già possibile apprezzare nel suo insieme tutta la grande opera che segna un notevole progresso nella costruzione dei grandi archi in muratura.

L'architettura del ponte rammenta quella del piano inferiore del palazzo Pitti di Firenze ed è anch'essa, come tutta l'ardita costruzione, giustamente elogiata.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Le dimissioni del Ministro dei Lavori Pubblici.

Con Decreti Reali del 19 corrente mese sono state accettate le dimissioni dell'on. conte Girolamo Giusso, deputato al Parlamento, dalla carica di Ministro Segretario di Stato pei Lavori Pubblici, ed è stato conferito all'on. avv. Giuseppe Zanardelli, deputato al Parlamento, Presidente del Consiglio dei Ministri, l'incarico di reggere interinalmente il detto Ministero.

Così il comunicato ufficiale.

><

Per la direttissima Roma-Napoli.

Il 19 corrente ha avuto luogo al Ministero dei Lavori Pubblici l'adunanza della Commissione plenaria delle Ferrovie Complementari, per deliberare intorno al lavoro e alle conclusioni di esso, presentate dalla Sotto-Commissione sulla direttissima Roma-Napoli.

La Commissione plenaria è stata presieduta dal commendatore Ottolenghi, in assenza del ministro on. Giusso.

A detta Commissione fu svolto, dai commissari ingegnere Tarantini, prof. Lombardi, ing. Forges, cav. Breglia, quasi tutto il lavoro compiuto, e specialmente la parte tecnica ed elettrica, che riscosse unanime approvazione.

La riunione è terminata con l'approvazione generale del progetto redatto dalla Sotto-Commissione.

><

Le Ferrovie complementari e la direttissima Roma-Napoli.

La Commissione Reale per le Ferrovie complementari, dopo aver approvato tutte le conclusioni della Sotto-Commissione sulla direttissima Roma-Napoli, ha votato un ordine del giorno, nel quale è detto che « la Commissione, plaudendo all'opera della Sotto-Commissione per lo studio della direttissima Roma-Napoli, e con riserva di un esame più particolareggiato della elaborata Relazione, e delle modificazioni che detta Sotto-Commissione intendesse apportarvi, riconosce la convenienza della costruzione e dell'esercizio della direttissima Roma-Napoli, con i criteri e con le norme di massima adottate dalla Sotto-Commissione e nei limiti del programma d'esercizio da questa formulato.

« Ammette altresì che le proposte presentate e modificate come sopra possano servire di base per la concessione di detta linea all'industria privata ».

La direttissima Roma-Napoli a trazione elettrica seguirebbe il tracciato Cisterna-Fondi-Itri.

Assicurasi che molte sono le offerte da Società nazionali ed estere, e, fra le altre, di una Società Franco-Italiana, la quale avrebbe già depositato un milione a titolo di cauzione provvisoria.

><

Il Servizio del Materiale delle Ferrovie del Mediterraneo.

Il comm. Oliva, Direttore generale della Società Ferrovie Mediterranee, ha telegrafato al Sindaco di Torino, dichiarando priva di fondamento la diceria che la Società abbia intenzione di trasportare a Milano, togliendolo a Torino, il Servizio del Materiale.

><

Ferrovia Torino-Cartosio-Savona.

Ieri furono ricevuti dal Sotto-Segretario dei Lavori Pubblici i Sindaci di Torino e di Genova, il Presidente della Deputazione provinciale di Torino, comm. Giordano,

il cav. Adamino, deputato provinciale ed i deputati Boselli, Daneo, Berfetti e Di Cambiano, che presentarono al Sotto-Segretario il progetto della ferrovia Torino-Savona, per Cartosio, chiedendo l'iscrizione del progetto tra quelli delle ferrovie complementari, od altrimenti tra le linee di prossima esecuzione.

L'on. Niccolini, pur riservando al Ministro ogni libertà di giudizio, promise di farne oggetto di attento esame, e riconobbe l'importanza delle questioni che si connettono alla linea Torino-Savona, come anche la giustezza delle considerazioni espostegli dagli intervenuti.

><

Le comunicazioni con Torino ed i quadri-réclame *delle Società estere.*

Il Sindaco di Torino, Senatore Casana, avendo fatto rimostranze perchè nei quadri orari pubblicati a scopo di *réclame* dalle Società ferroviarie estere, le comunicazioni con Torino venivano di solito omesse, o non erano poste in conveniente evidenza, ebbe di questi giorni formali assicurazioni dai Rappresentanti dei rappresentanti italiani in Francia, Svizzera, Austria e Germania, che si sarebbe provveduto a riparare a tale inconveniente, tanto più in vista della prossima Esposizione internazionale d'Arte decorativa Moderna.

In special modo furono dalle competenti Autorità date istruzioni alle Direzioni delle Ferrovie Würtemberghesi e Badesi perchè le comunicazioni fra Torino e l'Europa Centrale per la linea del Gottardo siano specialmente menzionate negli indicatori ufficiali e negli avvisi *réclames* delle due Amministrazioni ferroviarie.

><

Carri noleggiati dalla Mediterranea.

Coll'approvazione del R. Governo, sono stati presi a nolo dall'Ausiliaria di Milano 700 vagoni da merci, che verranno quanto prima messi in circolazione.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(I viaggi degli operai).

Tempo addietro la Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali, allo scopo di eliminare, per quanto possibile, gli abusi che si sono fin qui verificati nei viaggi degli operai e dei braccianti, eseguiti in base alla concessione speciale XI, propose al Ministero dei Lavori Pubblici di affidare alle Agenzie pei trasporti a domicilio il servizio di rilascio delle richieste per detti viaggi, esonerando così, nelle località dove si stabiliranno le agenzie, i Municipi di ogni ingerenza nel rilascio o nella convalidazione dei documenti valevoli per fruire della concessione speciale medesima.

Ci consta ora che il R. Ispettorato Generale dell'esercizio delle Strade Ferrate ha autorizzato la predetta Direzione Generale ad attuare, in via d'esperimento, il proposto provvedimento regolandolo in conformità ad un apposito schema di convenzione conforme a quello in vigore coll'Agenzia Carfagnini di Roma, la quale già da vari anni è in esercizio con piena soddisfazione del Governo, delle Amministrazioni ferroviarie e degli interessati nella concessione.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Nomina del Capo-servizio dell'Agenzia Commerciale).

Il Consiglio d'Amministrazione delle Ferrovie del Mediterraneo, sulla proposta del Direttore generale, ha conferito al signor ing. cav. Luigi Barzanò, attualmente capo-divisione reggente l'Agenzia Commerciale, la nomina effettiva di capo-servizio della stessa Agenzia.

><

La legge sugli infortuni del lavoro e le ferrovie secondarie della Sardegna.

La Società per le Strade Ferrate secondarie della Sardegna, volendo anch'essa uniformarsi alle disposizioni per la prevenzione degli infortuni sul lavoro di cui all'articolo 33 del regolamento approvato con R. Decreto 14 marzo 1901, ha proposto al Ministero dei Lavori Pubblici di sostituire all'attuale regolamento in vigore, costituente l'allegato n. 1 alle sue tariffe (approvate con R. Decreto 1° agosto 1886), un nuovo regolamento per il trasporto delle materie pericolose e nocive. Il nuovo regolamento è basato, in quanto è stato possibile, su quello già adottato dalla Compagnia Reale delle Strade Ferrate Sarde.

><

Rapporto dell'Ufficio centrale dei trasporti internazionali in Berna.

L'Ufficio centrale dei trasporti internazionali per ferrovia residente in Berna, ha presentato il suo nono Rapporto annuale (relativo al 1901) agli Stati partecipanti alla convenzione internazionale del 14 ottobre 1890.

Nel detto Rapporto si accenna alla ratifica ed all'entrata in vigore delle convenzioni addizionali di Parigi e del relativo regolamento. Parla poi dell'organizzazione dell'Ufficio centrale, del personale, dei locali, di tutti i lavori compiuti dall'Ufficio centrale e dei conti del nono esercizio.

Risulta dal Rapporto che furono inscritte dieci nuove linee nella lista delle ferrovie alle quali si applica la convenzione internazionale di Berna, e ne furono cancellate varie che, riconosciute di interesse locale, non erano più in caso di soddisfare agli obblighi imposti dalla convenzione stessa. La lunghezza totale delle ferrovie sottomesse al regime della convenzione era, al 31 dicembre 1901, di chilometri 197,111, ripartiti fra i diversi Stati come segue: Allemagna, km. 51,590; Austria, km. 18,482; Ungheria, km. 16,892; Bosnia ed Erzegovina, km. 105; Belgio, km. 4591; Danimarca, km. 1958; Francia, chilometri 37,952; Italia, km. 13,206; Lussemburgo, chilometri 356; Paesi Bassi, km. 2570; Russia, km. 46,670; Svizzera, km. 3429.

Parlando del Tribunale arbitrale, di cui all'art. 57 della convenzione internazionale, l'Ufficio centrale informa che nessuna sentenza arbitrale, od altra decisione, è stata presa nel 1901, e che nessuna causa è pendente. A questo riguardo l'Ufficio stesso osservò che il Tribunale predetto, sul quale si fondavano tante speranze all'epoca della sua istituzione, sembra essere caduto in oblio presso le Amministrazioni ferroviarie che fanno parte dell'Unione internazionale.

La spesa sostenuta pel funzionamento dell'Ufficio centrale di Berna, sotto deduzione degli introiti fatti, ammontò nel nono esercizio a L. 96,651.52, che furono ripartite fra gli Stati contraenti in ragione di cent. 49.034 per chilometro di linea afferente a ciascuno di essi.

><

Pel servizio cumulativo fra la navigazione del Lago Maggiore e la Mediterranea.

Il giorno 18 del corrente mese ebbe luogo, presso il R. Ispettorato delle Strade Ferrate, una conferenza per la risoluzione delle divergenze sulla nuova convenzione per il servizio cumulativo, insorte fra l'Impresa di navigazione sul Lago Maggiore e la Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo.

Hanno preso parte alla conferenza:

Pel R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate: Sanguini comm. rag. Giovanni, R. Ispettore-Capo; De Luca cav. avv. Biagio, R. Ispettore reggente; Feraudi ing. Vincenzo, R. Sotto-Ispettore;

Per la Mediterranea: Melisurgo avv. Giovenale, Ispettore; Giuliano Annibale, Ispettore;

Per l'Impresa di navigazione sul Lago Maggiore: Mangili comm. Cesare, Consigliere Delegato.

I punti controversi erano due, cioè: 1° la fornitura dei carri ad Arona; 2° le manovre occorrenti per la pesatura dei carri.

In seguito ai buoni uffici dei rappresentanti del Regio Ispettorato, i rappresentanti delle due parti contraenti, mercè reciproche concessioni, si sono messi perfettamente d'accordo sulle modificazioni che in conseguenza dell'accordo stesso saranno da apportarsi alla vigente convenzione pel servizio cumulativo fra la Mediterranea e la Navigazione sul Lago Maggiore.

><

Biglietto ridotto Torino-P. N.-Sant'Ambrogio.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha disposto che venga prorogato per un altr'anno, a datare dal 16 marzo p. v., l'esperimento dei biglietti a prezzo ridotto di 3ª classe andata e ritorno sulla tratta Torino P. N.-Sant'Ambrogio.

><

Sentenza di Cassazione in materia di acque pubbliche.

La Casssazione di Roma, a Sezioni unite, ha emessa sentenza in materia di *acque pubbliche*, per la quale « al privato non compete azione giudiziaria contro lo Stato per danni dipendenti dall'allargamento di fondi di sua proprietà, avvenuto per omessa od imperfetta manutenzione di arginature di un corso d'acqua pubblico, già da tempo e da altri costruite ».

><

Sentenza di Corte d'Appello
circa i piani regolatori edilizi.

La Corte d'Appello di Milano, in materia di *piani regolatori edilizi*, ha sentenziato che il proprietario di un immobile compreso nel piano regolatore, e minacciato di esproprio, non ha azione per risarcimento di danni contro il Comune in conseguenza della ritardata esecuzione del piano regolatore medesimo oltre il termine prefisso nel Decreto di dichiarazione di pubblica utilità.

><

Sentenza di Cassazione in materia di opere pubbliche.

La Cassazione di Roma, a Sezioni unite, ha emessa la seguente sentenza in materia di *acque pubbliche:* « Per il disposto degli art. 23 della legge sulle derivazioni di acqua e 376 e 378 di quella sui lavori pubblici, l'autorità amministrativa ha diritto di vedere se le opere eseguite da un concessionario di derivazioni nuocano al buon regime dell'acqua, tanto se esse tendano a far derivare una quantità d'acqua superiore a quella concessa, quanto per il modo con cui siano eseguite. Sono quindi legittime le ordinanze che il Prefetto emetta per costringere il concessionario a ridurre le opere nei limiti del suo diritto, in modo che non nuocano all'interesse generale, come in caso di disobbedienza è legittimo l'ordine dato dal Prefetto per la distruzione delle opere ritenute dannose od arbitrarie. Non compete mai azione di danno al privato quando il provvedimento amministrativo sia diretto, non già a menomare il legittimo uso della proprietà privata per un utile pubblico, ma frenare l'abuso del proprietario per evitare un danno pubblico; non compete quindi rifazione di danni al concessionario di una derivazione di acqua per la distruzione di opere, fatta eseguire dal Prefetto, se della derivazione egli non faceva un uso in conformità alla legge ».

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Gare aggiudicate).

Presso la Direzione Generale della Rete Adriatica ha avuto luogo la gara per l'appalto dei lavori di sistemazione di 25 ponticelli a fasci di rotaie sulla linea Foligno-Terontola. Hanno concorso le Ditte: Severino Del Bianco, col ribasso del 6 0[0; Zeffiro Scortecci col 4.77 per 100; Donato Gotti col 22.05 0[0 ed Eugenio Pisinecco col 15 0[0. L'appalto è rimasto aggiudicato alla Ditta Donato Gotti.

><

Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

(Affari trattati nell'adunanza pomerid. del 14 febbraio 1902).

Sistemazione del servizio d'acqua nella stazione di Monopoli, sulla linea Bari-Brindisi.

Approvazione della maggiore spesa occorsa per l'esecuzione dei lavori del 2° gruppo per la sistemazione della stazione centrale di Napoli.

Transazione con le Miniere sulfuree Albani, assuntrici dei lavori per l'impianto di una condotta d'acqua fra le stazioni di Ortona Carrito e di Collarmele, sulla linea Roma-Solmona.

Autorizzazione per prolungare entro l'abitato di Giugliano la tramvia elettrica Rocca-Marano-Giugliano.

Vertenza circa la presentazione dei documenti relativi alle espropriaziani occorse per la costruzione delle linee concesse alla Società Sicula, in forza della Convenzione 21 giugno 1888.

Deviazione della ferrovia Orte-Chiusi-Firenze, fra i km. 135.815 e 136.515 (nuovi studi).

Ampliamento della stazione di Rifredi, sulla linea Firenze-Pistoia (nuovi studi).

Sistemazione del Bivio Tortona ed impianto del sistema di blocco assoluto fra il bivio stesso e la stazione di Tortona, sulla linea Alessandria-Piacenza.

Ampliamento del servizio merci nella stazione di Belgioioso, sulla linea Pavia-Casalpusterlengo.

Condono di multa inflitta alla Ditta Grondona, Comi e C., per ritardata consegna di due vetture miste di 2ª e 3ª classe, per la trazione elettrica sulla linea Milano-Monza.

Convenzione con la Ditta Corradini, per la sostituzione di una caldaia a vapore da impiantarsi sotto una tettoia da costruirsi a distanza ridotta dalla linea Napoli-Eboli.

Parziale condono di multa inflitta alla Società Siderurgica di Savona, per ritardata consegna di materiali accessori per scambi e crociamenti per la Mediterranea.

Condono della multa inflitta alla Ditta Vereinigte Königs und Laurahülte, per ritardata consegna di carri per la Rete Adriatica.

Transazione con la signora Carabellese, per la definizione della vertenza relativa all'espropriazione di terreni occorsi per l'ampliamento della stazione di Molfetta.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio
presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

RETE MEDITERRANEA:

Impianto del blocco fra Santa Limbania, Genova Piazza Brignole e Piazza Caricamento. Modificazioni al bivio di San Tommaso, L. 147,310.

Lavori di difesa contro le valanghe nella tratta fra lo sbocco della galleria Rocciaia e il fabbricato viaggiatori della stazione di Limone, sulla linea Cuneo-Ventimiglia, L. 23,660.

Impianto di una comunicazione telefonica fra la stazione di Milano Porta Ticinese ed il piazzale della Spianata, L. 940.

Provvista d'un motore a vapore da 9 HP con annessa caldaia verticale, di un tornio comune a filettare, di una trasmissione completa e di una capria pel sollevamento delle locomotive, occorrenti per il Deposito locomotive della stazione di Salerno, L. 14,100.

Rete Adriatica:

Consolidamento delle lungherine metalliche al ponte sul Canal Grande nella stazione marittima di Venezia, L. 21,400, di cui L. 4000 pei lavori da appaltarsi.

Prolungamento del carro della sega per travi nelle Officine di Firenze, L. 2640.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Impianto di un dischetto di protezione del passaggio a livello al km. 12.733 presso il casello N. 12, di un circuito elettrico per segnali d'avviso fra la stazione di Ponte a Moriano ed il casello medesimo, sulla linea Aulla-Lucca, L. 2545.

Consolidamento della scarpata destra della trincea detta di Poggio d'Orcia, fra le stazioni di Monte Antico e di Sant'Angelo, al km. 235.120 della linea Asciano-Montepescali, L. 2220.

Sistemazione di un tratto del torrente Celadi, al chilometro 149.865-149.917 della linea Taranto-Reggio, lire 19,000.

Costruzione di una scogliera di massi artificiali alla spalla sinistra ed alla pila del ponte sul torrente Saraceno, al km. 110.502-110.917 della linea Taranto-Reggio, L. 4400.

Lavori per riattivare il servizio fra le stazioni di San Quirico e di Mignanego, sulla linea Succursale dei Giovi, L. 88,800.

Costruzione di due pennelli fra i km. 292.500 e 292.700 della linea Cecina-Volterra, L. 2850.

Consolidamento del ponticello al km. 140.772 della linea Reggio Castrocucco, L. 3800.

Trasformazione di un carro N., del gruppo 87266-87786, in carro spazzaneve, ed applicazione di un secondo vomero ai carri spartineve di residenza a Segni ed Avellino, L. 1385.

Impegno suppletivo per la costruzione della passerella pedonale nella stazione di Legnano, L. 498.50.

Riparazione di dissesti verificatisi in corrispondenza del ponte-canale al km. 34.014 della linea Oleggio-Pino, L. 630.

Impianto di una comunicazione fra i binari di corsa, lato Napoli, nella stazione di Valle di Pompei, L. 1630.

Riparazione dei danni prodotti da mareggiate al muro a mare esistente all'estremo Est della stazione di Bonassola, L. 12,000.

Rete Adriatica:

Modificazioni introdotte nelle cantine del fabbricato viaggiatori di Mozzecane, sulla linea Verona-Mantova, L. 170.

Ampliamento del servizio merci nelle stazioni di Tarcento e di Magnano Artegna, sulla linea Udine-Pontebba, L. 25,350.

Lavori di restauro al ponte sulla Laguna di Venezia, L. 19,000.

Applicazione di squadre di articolazione ai tiranti di manovra ai deviatoi N. 7, 18, 25, 26 e 33 della stazione di Rimini, L. 290.

Allungamento e rafforzamento della stadera a ponte della stazione di Francavilla, sulla linea Ancona-Foggia, L. 1350

Costruzione di muro d'ala all'imbocco Treviso della galleria Bifora al km. 45.542 della linea Treviso-Belluno, L. 1500.

Acquisto ed impianto nell'Officina del gas-ricco della stazione di Bologna, di una vasca di lamiera di ferro, di forma parallelepipeda, per olio da distillare, L. 1646.09.

Sistemazione di sei ponticelli e sottovia a travate metalliche, situati nel tratto Serra San Quirico-Falconara, L. 31,700.

Completamento degli impianti per la squadra rialzo veicoli in stazione di Milano Porta Romana, L. 59,449.90

Impegno suppletivo per l'ampliamento dello scalo merci a piccola velocità nella stazione di Como San Giovanni, L. 57,900.

Costruzione di un casotto in muratura ad uso ufficio del Capo di Arte calderai, nelle Officine del materiale mobile della stazione di Foggia, L. 620.

Lavori per includere nel circuito del segnalamento a campana Vicenza-Lerino diverse case cantoniere, passaggi a livello e stazioni della linea Milano-Bergamo-Venezia, L. 790.

Applicazione di freno ad aria compressa e del segnale d'allarme a 14 carrozze, Serie C. V.. e della conduttura per il riscaldamento a vapore a 10 delle stesse, L. 23,000.

Lavori per provvedere locali di ricovero degli attrezzi per l'estinzione degli incendi, nelle stazioni di Belluno, Feltre, Conegliano e Pordenone, L. 1900.

Rete Sicula:

Prolungamento del binario morto presso la rimessa locomotive della stazione di Montemaggiore, L. 8808.61.

Riparazione dei danni causati dalle pioggie fra i chilometri 140.170-140.925 della linea Bicocca-Caldare, L. 7000.

><

Ferrovie della Sicilia.

(Contratti approvati).

Col dottor Ignazio Mezzasalma, per la concessione di poter impiantare una tubulatura per condurre acqua onde irrigare delle sue terre presso la stazione di Rometta, al km. 210.781 da Palermo della linea Messina-Patti-Cerda.

Col sig. Michele Benelli, per l'esecuzione dei lavori relativi all'ampliamento del servizio merci e per il completamento dei muri di chiusura nella stazione di Racalmuto, per l'importo di L. 6300.

Col sig. Michele Sisto, per l'esecuzione dei lavori a difesa del muro sul fiume Platani ai km. 110.554-110.556 da Palermo, della linea Palermo-Porto Empedocle, per L. 4872.

Col sig. Francesco Paladini, per l'esecuzione delle opere occorrenti alla difesa del Rivo Canalotto presso l'imbocco Catania, della galleria di Marianopoli, sulla linea Roccapalumba-S. Caterina, per L. 37,000.

Col sig. Francesco Paladini, per la costruzione delle opere occorrenti per l'applicazione dei provvedimenti igienici nell'interesse del personale, sulla linea Roccapalumba-S. Caterina, per L. 6746.

Col sig. Giovanni Contino, per l'esecuzione di lavori occorrenti alla costruzione d'un serbatoio d'acqua della capacità di mc. 200 e della condotta per alimentare il rifornitore della stazione di Aragona-Caldare, per L. 13,000.

Colla Società Nazionale Officine di Savigliano, per la costruzione di una travata metallica occorrente nella passerella pel transito dei viaggiatori all'approdo dei Ferry-boats nel porto di Messina, per L. 5500.

Con la Ditta Vincenzo Rosa, per la costruzione di opere occorrenti all'applicazione dei provvedimenti igienici nell'interesse del personale, sulla linea Palermo-Porto Empedocle, per L. 28,044.

Coll'appaltatore Manuele Antonino, per l'esecuzione dei lavori di sistemazione del rilevato stradale presso la stazione di Catenanuova fra i km. 195.910 e 196.200 della linea Catania-S. Caterina e riparazione del ponte di m. 6 al km. 195.924 e ricostruzione di due tratti di muretti di chiusura a valla dello detta stazione, per L. 5000.

Col sig. Francesco Maisano, fu Michele, per la costruzione di quattro case cantoniere doppie e relativi serbatoi d'acqua fra le stazioni di S. Caterina e di Catania, per L. 25,787.

Col sig. Antonino Pinto, per l'esecuzione dei lavori occorrenti all'ampliamento della stazione di S. Cataldo, per L. 4400.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Siamo informati che, conformemente a quanto ha praticato la Mediterranea a proposito della proroga per altri due anni dell'esperimento della tariffa speciale di esportazione *A*, l'Amministrazione esercente la Rete Adriatica farà altrettanto per quanto riguarda la tariffa speciale di esportazione *A bis*, la quale, come quella precedente, va a scadere col 31 marzo p. v.

— Dai competenti Ministeri sono state approvate le seguenti proposte relative a concessioni speciali di tariffa:

1) Proposta della Mediterranea per concessione alla Ditta L. Turin di trasportare quarzo in sabbia od in polvere e minerale disgregato di Barge alle seguenti condizioni: *a*) Applicazione dei prezzi della tariffa 120, G, pei trasporti a vagone completo di detto minerale disgregato da Barge a Luserna San Giovanni; *b*) Prezzo di L. 0.0412 a tonn.-chilom. a vagone completo di detto materiale e dei diversi suoi componenti da Barge e da Luserna San Giovanni alle stazioni e scali marittimi di Genova ed a Sampierdarena, Savona e Pontedecimo; *c*) Prezzi della tariffa speciale N. 121, I, per i trasporti a vagone completo di sabbione quarzoso da Luserna San Giovanni e da Barge a Milano ed alle stazioni e scali marittimi di Genova ed a Sampierdarena, Pra, Savona e Pontedecimo. La concessione è valevole per un anno;

2) Proposta dell'Adriatica per concessione alla Ditta G. Silva e Comp. di effettuare i suoi trasporti di almeno 1000 tonnellate di carbon fossile, anche in mattonelle, da Venezia Marittima a Udine al prezzo di L. 6.15 per tonn. e di L. 6 se i trasporti raggiungeranno le tonnellate 1500. La concessione è valevole fino al 31 dicembre 1902;

3) Proposta della Mediterranea di rinnovare per un altro anno ed alle stesse condizioni già vigenti la concessione accordata alla Ditta Sinigaglia e di Porto per trasporto a vagone completo di ferro;

4) Proposta dell'Adriatica di concessione alla Ditta G. Silva e Comp. di trasportare almeno 3000 tonnellate di carbon fossile da Venezia Marittima a Massa Lombarda, al prezzo di L. 6.70 per tonnellata, carico e scarico a cura e spese delle parti;

5) Proposta della Mediterranea di rinnovare per tutto l'anno 1902 la concessione accordata alla Ditta Giuseppe Candiani pel trasporto di silicato di soda solido a carro completo dagli scali marittimi di Genova a Milano per Bovisa, ferme restando tutte le condizioni della concessione precedente;

6) Proposta dell'Adriatica di concessione alla Ditta Spagnoli, Padovani e Comp. di spedire 3500 tonnellate di grani da Venezia Marittima ad Imola, colla riduzione di una lira a tonnellata sul prezzo della tariffa speciale N. 101, serie B. La concessione è valida per tutto l'anno 1902;

7) Proposta della Mediterranea di concessione alla Ditta Enrico Lansel di effettuare i suoi trasporti di zucchero raffinato a carro completo da Sampierdarena a Livorno-Torretta, al prezzo speciale di L. 12 alla tonnellata, col vincolo di un traffico minimo annuale di 200 tonnellate di detta merce;

8) Proposta dell'Adriatica di prorogare fino al 15 giugno p. v. la concessione accordata alla Ditta Fratelli Spinelli per trasporti di grano da Casalbordino e stazioni al sud di Casalbordino in destinazione di Firenze, ferme restando le stesse condizioni;

9) Proposta della Mediterranea di rinnovare per sei mesi, e cioè fino al 30 giugno p. v., la concessione accordata alla Ditta Gaetano Afeltra per trasporti d'olio di olivo dalla Calabria al Napoletano, con limitazione agli invii da Catanzaro-Marina, Taranto, Corigliano, Roccella, Gioia Tauro, Siderno, Rossano e Santa Eufemia per Napoli e Castellamare di Stabia;

10) Proposta della Mediterranea di rinnovare per tutto l'anno 1902 la concessione accordata alla Ditta A. Bramante e Comp. per il trasporto di almeno 800 tonnellate di sale da Novara a Biella.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Cuneo-Nizza. — Come abbiamo annunciato, il Ministro dei Lavori Pubblici ha presentato alla Camera francese un progetto di legge per la concessione di parecchie linee alla Compagnia P.-L.-M., compresa fra esse la linea di Nizza Marittima alla frontiera italiana per Sospello coll'allacciamento di L'Escarène a Luceram.

Questa linea sarà aperta al traffico in blocco e dopo la sua congiunzione colla linea italiana da Cuneo a Vievola per il Colle di Tenda.

La sezione di L'Escarène a Luceram non sarà percorsa che da due treni al giorno in ciascun senso, composti di due sole classi di vetture.

Esponendone i motivi, il Ministro dei Lavori Pubblici francese giustifica la concessione di questa linea nei termini seguenti:

« La linea di Nizza alla frontiera, classificata tra le ferrovie d'interesse generale nel 1879, deve unire Nizza alla ferrovia di Cuneo al Colle di Tenda, della quale l'Italia prosegue il compimento. Essa offre un interesse di primo ordine per le relazioni del sud della Francia verso Torino.

« La sua lunghezza è di 58 chilometri circa ed importerà una spesa che si può valutare in 49 milioni, comprendendovi la diramazione di Luceram, la cui esecuzione è motivata da bisogni speciali ».

Ferrovia Alessandria-Ovada. — Il 15 corrente una Commissione, composta del Sindaco di Alessandria, dei senatori Rattazzi e Borgatta e dei deputati Frascara e Medici, fu ricevuta dal Ministro Giusso, a cui ha presentato una domanda di concessione per la ferrovia Alessandria-Ovada a nome del Municipio di Alessandria.

Il Ministro Giusso si mostrò molto propenso ad accordare il massimo sussidio chilometrico di lire cinquemila per ottant'anni, riconoscendo la grande importanza della detta linea anche per lo sfollamento del porto di Genova.

Il senatore Rattazzi rappresentava il Sindaco di Genova.

Ferrovia Dig-Digta-Ghiuda. — L'impresa fu assunta dagli ingegneri Grigolatti, di Verona, e Rosazza, di Biella, i quali si obbligano di osservare il capitolato d'oneri e le varianti approvate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, e a costruire il tronco per la somma fissata dal Consiglio stesso.

Il contratto fu approvato dal Consiglio di Stato nella sua seduta del 31 gennaio scorso (V. nella pagina 114).

L'autorizzazione del Parlamento, alla quale da alcuni di quei giornali si è fatto cenno, non è necessaria, viste le disposizioni degli articoli 2 e 3 della Legge 1° luglio 1890.

Ferrovia Civitavecchia-Orte. — Nell'adunanza tenuta presso l'Amministrazione provinciale di Roma dal Comitato per la ferrovia Orte-Civitavecchia, si decise di far pratiche presso la Deputazione provinciale perchè sia sollecitamente portata al Consiglio, con voto favorevole, la domanda del sussidio chilometrico, come per altre ferrovie, dipendendo dalla sollecitudine della Provincia l'approvazione governativa.

Ferrovia Roccasecca-Formia. — Una Commissione composta dei deputati on. Grossi e Lucernari, del deputato provinciale cav. Rubino, e dei sindaci di Formia, Pontecorvo, Roccasecca ed Esperia, presentò al Ministro dei Lavori Pubblici, on. Giusso, la relazione e il progetto per una ferrovia Formia-Roccasecca, che dovrebbe essere compresa nella concessione della direttissima Roma-Napoli. Detta ferrovia congiungerebbe i punti medi delle due linee Roma Napoli, giovando al commercio degli Abruzzi, dei circondari di Sora e di Gaeta e di tutta la provincia di Caserta.

Ferrovia Sondrio-Tirano. — Domenica scorsa si tenne alla sede sociale in Milano l'assemblea degli azionisti della Società per le ferrovie dell'Alta Valtellina.

Gli argomenti principali dell'ordine del giorno erano: l'approvazione della situazione finanziaria, chiusa al 31 dicembre u. s., e la deliberazione per un aumento di capitale di L. 300,000 e conseguente emissione di obbligazioni per pari somma.

L'assemblea approvò all'unanimità tanto la situazione finanziaria, quanto l'emissione dei nuovi titoli, dando mandato al Consiglio di fissarne l'epoca e le modalità.

Ferrovie Affi-Garda e Ferrara-Copparo. — Presso il Ministero dei Lavori Pubblici, con l'intervento del Ministro del Tesoro, sono state firmate le convenzioni per la concessione delle ferrovie Affi-Garda e Ferrara-Copparo.

Per entrambe il sussidio chilometrico è di L. 4000 per anni 70.

Ferrovie Calabresi. — In un'adunanza tenuta in Roma dai rappresentanti dei Comuni interessati alla costruzione delle linee ferroviarie Pietrafitta-Rogliano-Lagonegro-Castrovillari-Cosenza-Paola, fu approvato un ordine del giorno, col quale, in conformità di precedenti voti, si reclama dallo Stato la sollecita costruzione a sue spese di dette linee.

Alla riunione parteciparono i deputati dei Collegi interessati.

Ferrovia Cancello-Napoli. — *Attivazione del doppio binario.* — Sulla tratta Cancello-Napoli della linea Roma-Napoli, a datare dal 19 febbraio corrente, è stato attivato il servizio a doppio binario, incominciando dai treni 235 e 92.

Ferrovia Stimigliano-Sant'Oreste. — Il progetto di una ferrovia privata da Stimigliano a Sant'Oreste per Ponzano, provincia di Roma, ebbe il parere favorevole dalla prima Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, il quale, con avvertenze, ha opinato sia da approvarsi il progetto di ferrovia elettrica funicolare da Squarciarelli a Rocca di Papa, e quello di una ferrovia tra la stazione di Desenzano e il lago di Garda.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1901 al 10 febbraio 1902.* — Nella decade dal 1° al 10 febbraio 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 370,655, e presentano un aumento di L. 25,541 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1901 al 10 febbraio 1902 ammontano a L. 7,698,910, con un aumento di L. 81,509 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Riscatto della ferrovia Nord-Est.* — Secondo la *Nuova Gazzetta di Zurigo*, il cambio delle azioni della Nord-Est contro cartelle di rendita delle Strade Ferrate Federali 3 1/2 0/0, avrà luogo il 24 febbraio. E' offerto agli azionisti, grazie ad un accordo intervenuto fra la Commissione di liquidazione ed un Consorzio di banche, la possibilità di liquidare immediatamente e completamente i loro titoli.

Ferrovie Francesi. — *Linea da Vascoeuil a Morgny.* — La Camera dei deputati ha, nella seduta del 29 gennaio 1902, rinviato alla Commissione delle Strade ferrate un progetto di legge proposto dal Ministro dei Lavori Pubblici, avendo per oggetto di dichiarare d'utilità pubblica l'impianto nei dipartimenti della Senna Inferiore e dell'Eure d'una strada ferrata d'interesse locale a scartamento normale da Vascoeuil a Morgny.

La lunghezza di questa linea sarebbe di km. 11.150.

Il massimo del capitale di primo impianto è fissato a 100 mila franchi per km., uguale a 1,520,000 franchi per la linea intiera, per una lunghezza massima di km. 15.200, non compreso il materiale rotabile, il cui interesse e lo ammortizzamento saranno compresi nelle spese d'esercizio.

Ferrovie Germaniche. — *La ferrovia aerea di Berlino.* — Il 15 corrente si è inaugurata la ferrovia elettrica aerea sotterranea che attraversa Berlino in tutta la sua lunghezza, seguendo un percorso di 15 chilometri.

Intervenne all'inaugurazione il Ministro Thiden, il quale consegnò, a nome dell'Imperatore, decorazioni dell'Aquila Rossa di terza e quarta classe ai costruttori signori Siemens ed ai loro ingegneri ed assistenti.

La parte aerea poggia sopra un ponte di ferro, che corre nel mezzo dei larghissimi viali eccentrici, e quella sotterranea entro un tunnel per la lunghezza di oltre quattro chilometri.

In questi giorni fu permessa la circolazione ai visitatori con tariffa di viaggio elevata; il giorno 18 comincierà quella del pubblico.

— *Ferrovia in Alsazia e Lorena.* — Il bilancio 1902 germanico prevede importanti sovvenzioni alle ferrovie in Alsazia e Lorena. Le principali sono:

Phalsbourg-Lutzelbourg (sovvenzione totale) . . . . . . marchi	314,000
Rosheim-Boersch (ultima sovvenzione)	310,000
Ottrot-Saint Nabar (sovvenzione totale)	464,000
Westhofen-Wolfisheim (scartamento ridotto)	225,000
Kruth-Wesserling	54,600
Thionville-Mondorf	50,000
Metz-Chateau Salins.	1,007,000
Metz-Anzeling	105,000

Come si vede, il Governo Tedesco non lesina i fondi per sviluppare la Rete alsaziana-lorenese, evidentemente più a scopo strategico che militare.

Ferrovia del Canale di Suez. — La convenzione tra il Governo Egiziano e la Compagnia del Canale di Suez, in vista di prolungare fino a Porto-Said la strada ferrata dal Cairo a Ismaïlia, lungo la riva del Canale, merita di essere segnalata.

L'impianto di questa strada ferrata, è chiamato a procurare all'Egitto, come pure alla Compagnia, dei grandi vantaggi.

I lavori comincieranno immediatamente dopo lo scambio delle ratifiche definitive. Si spera che si potrà mettere all'opera verso la fine di aprile o al principio di maggio.

La linea attuale del tramways sarà utilizzata per la nuova ferrovia.

Si calcola che la trasformazione di questa tramvia in ferrovia a scartamento ordinario, cagionerà una spesa di circa 10 milioni di franchi. Questa sarà terminata, si spera, nell'autunno del 1903.

La linea resterà di proprietà della Compagnia fino allo spirare della sua concessione. nel 1968, data, dopo la quale passerà, come pure il Canale, nelle mani del Governo Egiziano.

In questo frattempo, la ferrovia sarà ceduta al Governo che l'eserciterà insieme alla sua linea da Cairo a Ismaïlia; in questo modo, la Capitale e Porto-Said saranno riunite per via diretta.

L'amministrazione egiziana farà il trasporto gratuito degli impiegati del Canale da Porto-Said a Ismaïlia; si dovrà per conseguenza sopprimere il tramway che fa il servizio del Canale.

Pare pure che il Governo pagherà annualmente un interesse dal 3 al 3 1|2 0|0 sul prezzo fissato per l'esecuzione dei lavori in questione e sulla somma che rappresenta l'impianto del tramways attuale, ossia 7 milioni.

È questione inoltre di erigere Porto-Said in porto franco. Questo porto sarà amministrato dalla Compagnia del Canale, alla quale incomberà l'erezione dei *doks*, la costruzione dei *quais*, ecc.

Nella sua ultima riunione, la Compagnia del Canale di Suez, ha deciso di contrattare un prestito di 25 milioni per coprire le spese necessarie per questa nuova impresa.

Notizie Diverse

Il telegrafo senza fili in Italia. — Il Ministro della Marina intende stabilire una comunicazione del telegrafo senza fili tra Roma e la Sardegna. Gli apparecchi sono stati acquistati direttamente dalla Compagnia inglese Marconi e collaudati in Inghilterra da persona delegata dal Ministero, e siamo informati che già hanno risposto a tutte le esigenze necessarie ad una comunicazione del genere. Il delegato della Marina a Londra è il tenente di vascello Solari, il quale si troverà fra breve a Roma.

L'impianto degli apparecchi telegrafici Marconi sarà anche eseguito su tutte le navi di battaglia di prima classe. Questi lavori verranno fatti col prossimo esercizio finanziario.

Al Governo è pervenuto il testo delle concessioni che Guglielmo Marconi fa alla patria per la sua invenzione del telegrafo senza fili:

« L'illustre inventore — dice un comunicato del Ministero — con uno slancio di patriottismo veramente ammirevole, ha dichiarato di avere riservato a sè il disporre dei suoi brevetti per l'Italia e di autorizzare la R. Marina ed il R. Esercito ad utilizzarli, riproducendo anche i suoi apparecchi, senza che gli sia dovuto perciò alcun compenso; alle sole condizioni che tale riproduzione sia eseguita negli Arsenali militari dello Stato e gli apparecchi siano considerati riservati.

« In quanto poi all'applicazione commerciale in Italia, egli si riserva di presentare fra poco al Governo un completo progetto che permetta di usufruire dei suoi apparecchi anche pel servizio pubblico ».

Come si viaggia sulla linea manciuriana. — Scrivono da Pietroburgo, 16 febbraio: Un ufficiale di stato maggiore, S. P. Krasnof, scrive da Ninguta (Manciuria) all'*Invalido russo*, che sulla ferrovia manciuriana regna il più grande arbitrio; i treni ritardano di dieci ed anche dodici ore, si fermano a mezza strada come garba al macchinista, e non vi sono vagoni per passeggieri.

Onde renderli più *fashionable*, l'Amministrazione ha provvisto quei vagoni di banchine in legno e di minuscoli caloriferi. Il Krasnof dice che avrebbe preferito viaggiare sulla locomotiva. Per darvi un'idea della velocità dei treni, basterà il seguente esempio, segnalato all'*Invalido russo* dallo stesso ufficiale: sopra un tragitto di circa 30 chilometri (27 verste), da Hai-Lin a Ninguta, il treno ebbe un ritardo di *nove ore!* La spiegazione di questo ritardo è addirittura sorprendente: era il giorno di San Michele (russo) e siccome il macchinista e parecchi capi-stazione sulla linea si chiamavano Michele, il treno fece delle fermate straordinarie, onde tutti i Michele potessero festeggiare il santo, con scambi di congratulazioni, ecc.

Il Reno navigabile a Basilea. — L'ingegnere R. Gelpke, di Basilea, ha presentato al Governo Federale Svizzero un progetto per rendere navigabile il Reno fino a Basilea, mentre ora lo è soltanto fino a Strasburgo. Si otterrebbe ciò con lo sbarramento del fiume in vari punti per trattenere le acque e aprendo il passaggio ai battelli mediante chiuse, che il progetto in discorso prevede in numero di quindici.

Per far fronte poi alla ingente spesa, l'ingegnere Gelpke proporrebbe d'impiantare delle turbine in ciascuna chiusa per modo da ottenere della forza motrice, ch'egli calcola da 100,000 a 150,000 cavalli, da fornirsi mediante trasmissione elettrica ai uumerosi stabilimenti industriali delle rive alsaziane e basileesi.

Per la regolarizzazione del Reno e per gl'impianti idraulici occorrerebbero da 50 a 60 milioni di franchi, comprese le officine distributrici si salirebbe a 100 milioni. Ma la vendita dell'energia elettrica produrrebbe, si dice, da 20 a 25 milioni di franchi all'anno, ciò che permetterebbe di ammortizzare rapidamente il capitale impiegato.

Per un nuovo Porto nel Mar Baltico. — La Commissione imperiale tecnica marittima decise di invitare il Governo alla sollecita costruzione di un nuovo Porto di rifugio nel Mare Baltico, urgentemente richiesto dalle presenti condizioni della marina russa del Nord.

Un nuovo porto nel Messico. — Il Governo messicano ha ordinato gli studi per utilizzare, come porto, la baia di Port Morelos, all'est della penisola del Yucatan. L'opera sarà terminata fra sei mesi, e riuscirà di una grande utilità commerciale per il Messico, poichè si è certi che Port Morelos diverrà il centro di un esteso commercio d'importazione e di esportazione e un comodissimo luogo di rifugio quando sarà aperto il canale di Nicaragua.

I capitalisti del Yucatan calcolano al presente su futuri profitti e sull'opportunità della spesa per la costruzione di ferrovie congiungenti il porto all'interno della penisola.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Caserta (24 febbraio, ore 11). — Appalto dei lavori di sistemazione del lastricato della via S. Carlo, per L. 12,410.04, oltre L. 1089.96 a disposizione. Cauzione provvisoria L. 1000 e lire 250 per spese. Cauz. def. L. 2000. Ultimazione lavori 4 mesi. Fatali 3 marzo, ore 12.

Municipio di S. Pellegrino — Bergamo — (24 febbraio, ore 12, miglioramento di ventesimo). — Appalto dei lavori dell'acquedotto, provvisoriamente aggiudicato per L. 15,944.17. Cauz. provv. L. 300. Cauz. def. L. 2000. Ultimazione lavori 4 mesi.

Municipio di Cianciana — Girgenti — (25 febbraio, ore 10, inc. def.). — Appalto delle opere per la condottura d'acqua potabile di quel Comune dal Castelletto ripartitore dell'acquedotto consorziale Cianciana-Alessandria-Rocca sino al Calvario di quel Comune, provvisoriamente aggiudicato al signor Garofalo Nicolò di Giuseppe col ribasso del 5 0{0 su L. 99,047.99. Cauz. provv. L. 3200.

Municipio di Novoli — Lecco — (26 febbraio, ore 9). — Appalto dei lavori di sistemazione delle varie vie comunali, per lire 19,803.11. Cauz. provv. L. 1890.30. Fatali 13 marzo, ore 12.

Mnnicipio di Pavone Canavese — Torino — (26 febbraio, ore 9, migl. di ventesimo). — Appalto dei lavori di arginatura del torrente Chiusella, provvisoriamente aggiudicato per L. 9652.10. Cauzione provv. L. 400.

Municipio di Casogieve — Caserta — (27 febbraio, ore 12, migl. di ventesimo). — Appalto della manutenzione di vari tratti delle strade a brecciame nel Comune, di m. 4532.60 per 5 anni, provvisoriamente aggiudicato per annue L. 1871.50. Cauz. provv. L. 400.

Municipio di Marigliano — Caserta — (27 febbraio, ore 10). — Sistemazione e lastricamento vie, borgate San Nicola, Casaferro, Faibano e Lasdomini, L. 107,724.38. Cauz. 5350, cazu. def. decimo.

Municipio di Monteleone Calabria — Catanzaro — (28 febbraio, ore 12). — Appalto dei lavori di ampliamento di quel cimitero, L. 40,500. Cauz. provv. L. 2255. Cauz. def. L. 4500. Consegna 8 mesi.

Municipio di Torella del Sannio — Campobasso — (1° marzo, ore 10). — Costruzione strade int., L. 36,000, di cui 30,213.34 a base d'asta, e L. 5786.66 per lavori ad economia e spese. Ribasso 1 0{0. Cauz. 5 0{0. Cauz. def. decimo. Cassa D. P. Ultimazione lavori mesi 15. Fatali 17 marzo, ore 11.

Deputazione Provinciale di Siracusa (3 marzo, inc. def.). — Appalto dei lavori di costruzione del tronco di strada Gulfi-Prete Paolo nella Gulfi-Pantaleo, di m. 3252.07, provvisoriamente aggiudicato in grado di ventesimo, L. 43,713.96. Cauz. provv. L. 600 e per spese L. 600.

Municipio di Bentivoglio — Bologna — (3 marzo, ore 11, unico def.). — Appalto dei lavori di costruzione dell'edificio per la residenza comunale ed annesse scuole ed abitazioni degli insegnanti e degli impiegati comunali, L. 57,446. Consegna lavori 6 mesi. Cauz. spese L. 2000. Cauz. def. L. 6000.

R. Prefettura di Mantova (3 marzo, ore 11, unico def. inc.). — Appalto dei lavori di rialzo ed ingrosso della diga di Pietole, facente parte della difesa perimetrale di Mantova, posta nel limitrofo Comune di Virgilio, L. 59,200. Consegna lavori 120 giorni. Cauzione provv. L. 3000. Cauz. def. decimo. Dep. spese L. 1000.

Municipio di Roma (5 marzo, ore 12, unico def. ad offerte segrete). — Appalto dei lavori occorrenti per la rinnovazione in asfalto del pavimento nel secondo macello al Mattatoio comunale al Testaccio, L. 8000. Documenti 4 marzo, ore 14. Cauz. provv. L. 400. Cauz. def. L. 800. Dep. spese L. 400. Ultimazione lavori 100 giorni.

Municipio di Scicli — Siracusa — (5 marzo, ore 11). — Appalto dei lavori per la trasformazione dell'ex-Monastero di San Giovanni in Palazzo comunale, L. 41,094.79, oltre gl'imprevisti in L. 3905.21. Cauz. provv. L. 1500 e L. 1000 per spese. Cauz. def. decimo. Fatali 28 marzo.

Municipio di Torino (7 marzo, ore 14, migl. di ventesimo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la sistemazione ed il mantenimento del suolo pubblico delle vie, piazze e parte selciata dei corsi e sobborghi della città, ad eccezione delle parti, oggetto di altre imprese speciali o di mantenimento ad economia, dal 1° aprile 1902 al 31 dicembre 1906, provvisoriamente aggiudicato il lotto di levante per L. 60,000, col ribasso cioè del 24.75 0{0 ed il lotto di ponente per L. 60,000, col ribasso cioè del 18.80 0{0. Cauz. provv. L. 6000 per ciascun lotto e L. 4500 per spese.

— (7 marzo, unico def. ad offerte segrete). — Appalto della manutenzione e sistemazione delle strade in collina a carico del Municipio, fino a tutto il 1904 e pel canone annuo di L. 15,000. Cauz. provv. L. 2000. Dep. spese L. 1500. Cauz. def. L. 3750.

Ministero dei Lavori Pubblici e R. Prefettura di Napoli (12 marzo, ore 10, offerte segrete). — Appalto dei lavori di scavo per la manutenzione dei fondali dei porti, rade e spiaggie esistenti lungo il litorale delle provincie napoletane bagnate dal Mar Tirreno, dal confine con la provincia di Roma fino al Capo delle Armi, durante il novennio 1901-1910, per complessive L. 1,918,340. Nel litorale delle suddette provincie s'intende compreso, per gli effetti del contratto, anche quello di tutte le isole facenti parte delle provincie stesse, e così pure tra i suddetti porti, rade e spiaggie s'intendono compresi quelli militari e quelli di quarta classe. Documenti 1° marzo. Cauz. provv. L. 80,000. Fatali 18 marzo, ore 12, senza ulteriore avviso.

Amministrazione Provinciale di Cosenza (24 marzo, ore 11, unico def., ad offerte segrete. — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione e completamento del tratto di strada dall'abitato di Aiello al girone della comunale obbligatoria di Aiello in contrada Fontanelle, di m. 2174.50, facente parte della strada provinciale n.° 114, dalla nazionale presso Coraci alla stazione di Aiello, per complessive L. 44.047.50. Consegna lavori un anno. Documenti 15 marzo. Cauz. provv. L. 2200.

Forniture diverse.

Aste.

Strade Ferrate Rete Mediterranea — Direzione di Milano (28 febbraio). — Fornitura di un trapano radiale a muro per foratura delle ruote, destinato alle Officine dei Granili a Napoli, nonchè quattro trapani elettrici per le Officine di Pietrarsa (Napoli).

Direzione Officina costruzioni Artiglieria di Torino (5 marzo, ore 6.30, unica). — Fornitura di lega di alluminio in lamiera, kg. 8000 a L. 4.50. Imp. L. 36,000, cauzione L. 3600. Consegna 60 giorni.

Direzione Officina costruzioni Artiglieria di Napoli (6 marzo, ore 14, unica). — Fornitura di tonn. 200 di coke, a L. 65. Importo L. 13,000, cauz. provv. L. 1300. Consegna 30 giorni.

Direzione Generale Arsenale marittimo di Spezia (6 marzo, ore 12, migl. di ventesimo). — Fornitura di chiavarde e chiavardette di ferro omogeneo, per complessive L. 56,500, da consegnarsi nei RR. Arsenali di Spezia, Napoli e Taranto, e nel R. Cantiere di Castellammare. Provv. agg. col ribasso del 20.10 0{0 e cioè per L. 45,143.50. Dep. provv. L. 5600.

— (6 marzo, ore 12, migl. di ventesimo). — Fornitura alla Regia Marina di madreviti e maschi per L. 52,900, provv. agg. col ribasso del 5.55 0{0, e così per L. 49,752.45. Cauz. provv. L. 5290.

Ministero RR. Poste e Telegrafi di Roma (10 marzo, ore 11, unica). — Fornitura di materiale per lavori telegrafici: 200 taglie a 3 carrucole di bronzo a L. 3.50; 200 pinze da taglio a L. 5; 300 morsetti per fare i nodi e tendere i fili, a L. 3. Imp. L. 2600, cauzione L. 260.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Febbr. 15	Febbr. 22
Azioni Ferrovie Biella	L. 530	528
» » Mediterranee	» 454	447
» » Meridionali	» 641.50	636.50
» » Pinerolo (1ª emiss.)	» 380	380
» » » (2ª »)	» 358	358
» » Secondarie Sarde	» 215	215
» » Sicule.	» 667	667
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.* . .	» 329	327.25
» » Cuneo 3 0{0	» 353	358
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1{2 % . .	» 99	100.10
» » Mediterranee 4 0{0 . .	» 501.50	501.50
» » Meridionali.	» 336	336.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 313	316
» » » 2ª emiss. »	306.50	307
» » Sarde, serie *A*. . . .	» 329	330
» » » serie *B*. . . .	» 329	330
» » » 1879	» 329	330
» » Savona	» 346	358
» » Secondarie Sarde . . .	» 497	498
» » Sicule 40{0 oro. . . .	» 513	513
» » Tirreno	» 504	504
» » Vittorio Emanuele . .	» 359.50	316

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1901-1902. — *Dal 1° al 10 Febbraio 1902. — 22ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	**4760**	**4726**	+ **34**	**1028**	**1033**	— **5**
Media.	**4760**	**4731**	+ **29**	**1012**	**1029**	— **17**
Viaggiatori.	1,215,818.72	1,162,607.06	+ 53,211.66	44,227.63	42,291.96	+ 1,935.67
Bagagli e cani. . . .	67,605.65	66,536.10	+ 1,069.55	966.87	951.58	+ 15.29
Merci a G.V. e P.V. acc.	311,392.47	304,670.75	+ 6,721.72	10,028 33	9,811.86	+ 216.47
Merci a P. V. . . .	1,812,400.82	1,775,350.08	+ 37,050.74	63,596.30	62,296.21	+ 1,300.09
TOTALE .	3,407,217.66	3,309,163.99	+ 98,053.67	118,819.13	115,351.61	+ 3,467.52
	Prodotti *dal 1° Luglio 1901 al 10 Febbraio 1902.*					
Viaggiatori.	33,329,913 47	34,660,389.79	— 1,330,476.32	1,475,154.69	1,563,124.53	— 87,969.84
Bagagli e cani. . . .	1,582,551.34	1,680,413.54	— 97,862.20	39,108.74	42,841.33	— 3,732.59
Merci a G.V. e P. V. acc.	8,888,978.15	8,449,973.47	+ 439,004.68	308,913.97	292,347.10	+ 16,566.87
Merci a P. V. . . .	45,358,234.09	43,042,296.40	+ 2,315,937.39	1,730,279.48	1,834,448.61	+ 95,830.87
TOTALE .	89,159,677.05	87,833,073.20	+ 1,426,603.85	3,553,456.88	3,532,761.57	+ 20,695.31
	Prodotto per chilometro.					
della decade	715.80	700.20	+ 15.60	115.58	111.67	+ 3.91
riassuntivo	18,731.01	18,565.43	+ 165.58	3,511.32	3,433.20	+ 78.12

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

22ª Decade — Dal 1° al 10 Febbraio 1902

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI FUORI TRAFFICO	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	PRODOTTI per chilom.
	PRODOTTI DELLA DECADE							
1902	92,204.00	2,381.00	41,507.00	148,054.00	524.00	284,670.00	**616.00**	462 00
1901	86,122.00	2,426.00	38,305.00	138,692.00	4,126.00	266,941.00	**616.00**	433.00
Differenze nel **1902**	+ 6,082.00	— 45.00	+ 3,202.00	+ 9,362.00	— 602.00	+ 17,729.00	»	+ 29.00
	PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1901 AL 10 FEBBRAIO 1902.							
1901-902	2,128,264.00	48,918.00	467,296.00	3,227,133.00	32,602.00	5,904,213.00	**616.00**	9,585.00
1900-901	2,125,816.00	46,419.00	448,307.00	3,206,931.00	39,377.00	5,865,850.00	**616.00**	9,522.00
Differenze nel **1901-902**	+ 2.448.00	+ 2,499.00	+ 18,989.00	+ 21,202.00	— 6,775.00	+ 38,363 00	»	+ 63.00
	RETE COMPLEMENTARE							
	PRODOTTI DELLA DECADE							
1902	33,791.00	637.00	18,130.00	27,357.00	102.00	80,017.00	**484.00**	165.00
1901	30,202 00	696.00	15,603.00	25,862.00	176.00	72,539.00	**484.00**	150.00
Differenze nel **1902**	+ 3,589.00	— 59.00	+ 2,527.00	+ 1,495.00	— 74.00	+ 7,478.00	»	+ 15.00
	PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1901 AL 10 FEBBRAIO 1902.							
1901-902	799,033.00	16,241.00	233,706.00	582,765.00	4,869.00	1,636,614.00	**484.00**	3,381.00
1900-901	758,882.00	13,585.00	219,106.00	612,988.00	7,124.00	1,611,685.00	**484.00**	3,330.00
Differenze nel **1901-902**	+ 40,151.00	+ 2,656.00	+ 14,600.00	— 30,223.00	— 2,255.00	+ 24,929.00	»	+ 51.00
	STRETTO DI MESSINA							
	PRODOTTI DELLA DECADE							
1902	3,283.00	148.00	865.00	1,672.00	»	5,968.00	23.00	259.00
1901	2,965.00	109.00	525.00	2,035.00	»	5,634.00	23.00	245.00
Differenze nel **1902**	+ 318.00	+ 39.00	+ 340.00	— 363.00	»	+ 334.00	»	+ 14.00
	PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1901 AL 10 FEBBRAIO 1902.							
1901-902	87,998.00	3,945.00	23,953.00	42,156.00	31.00	158,083.00	**23.00**	6,873.00
1900-901	79,121.00	2,544.00	19,027.00	39,143.00	31.00	139,866.00	**23.00**	6,081.00
Differenze nel **1091-902**	+ 8,877.00	+ 1,401.00	+ 4,926.00	+ 3,013.00	»	+ 18,217.00	»	+ 792.00

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (2) 1a classe	Londra (2) 2a classe	Parigi (3) 1a classe	Parigi (3) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — a Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	a Londra (4) 2a classe	a Londra (4) validità	Parigi (5) 1a classe	Parigi (5) 2a classe	Parigi (5) validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne) .	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 65	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	..			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	.			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	-			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno, italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI		1a e 2a CLASSE							Treno lusso PENINSULAR-EXPRESS part. da Londra il venerdì
						(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Cross	Par.	—	9 — a.	10 — a.	—	—	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria	—	—	—		—	11 — a.	—		—
Douvres.	—	—	11 06 a.		—	1 — p.	11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.)	Arr.	—	12 31 p.		—	2 20 p.	12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet)	Arr.	(F)	12 35 p.		—	2 24 p.	12 24 a.		12 24 a.
		W. R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese)	Par.	1 15 p.	1 20 p.		—	3 — p.	1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet)	Par.		1 26 p.		—	3 06 p.	1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries	Arr.		1 58 p.		—		2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries	Par.		1 59 p.	↓	—		2 31 a.		
Folkestone . . .	Par.			11 50 a.	—				
Boulogne (Buffet) Maritime o. E. oc.	Arr.			1 30 p.	—				
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr.	Arr.			1 34 p.	—				
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr.	Par.			2 20 p.	—				
Boulogne (Buffet) Central	Arr.		↓	2 25 p.	—	↓	↓		↓
Boulogne (Buffet) Central	Par.			2 35 p.	—				
Amiens (Buffet) .	Arr.	↓	3 44 p.	4 10 p.	—	5 16 p.	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) .	Par.		3 49 p.	4 15 p.	—	5 21 p.	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel)	Arr.	4 45 p.	5 45 p.	5 50 p.	—	7 — p.	5 50 a.		
Paris-Nord (Buffet-Hôtel)	Par.	5 52 p.	—	7 42 p.	—	7 42 p.	7 03 a.		Per la grande cintura
Paris-PLM (Buff.)	Arr.	6 32 p.	—	8 32 p.	—	8 32 p.	7 43 a.		
		1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)	1a 2a cl.	1a 2a cl.	Lusso (X)	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.)	Par.	7 10 p.	8 50 p.	10 20 p.	10 30 p.	1 35 p.	9 30 a.	2 — p.	↓
Dijon	Arr.	12 20 p.	1 33 a.	2 40 a.	3 45 a.	5 38 p.	2 24 p.	7 15 p.	9 35 a.
Evian	—	2 16 p.	10 45 a.	—	2 16 p.	—	—	—	—
Genève	—	10 43 a.	6 57 a.	—	11 14 a.	—	10 45 p.	—	—
Le Fayet-St-Gervais (Chamonix). . . .	—	8 31 p.	12 20 p.	—	8 — p.	—	—	—	1 — p.
Aix-les-Bains	—	8 58 a.	6 02 a.	6 46 a.	1 54 p.	9 39 p.	8 51 p.	12 21 a.	1 42 p.
Chambéry.	—	9 34 a.	6 37 a.	7 10 a.	2 31 p.	9 59 p.	9 26 p.	12 45 a.	2 03 p.
Modane	—	1 46 p.	—	9 57 a.	7 42 p.	12 29 a.	—	3 34 a.	4 55 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . .	Arr.	18 55	—	14 22	4 55	—	—	8 20 a.	21 16
Torino.	Par.	20 —	—	14 50	6 45	—	—	8 45	Sleeping-cars con Dining-car
Novara	Arr.	21 56	—	16 47	9 14	—	—	10 55	
Milano	Arr.	23 05	—	17 45	10 15	—	—	12 6	
Venezia.	Arr.	—	—	23 30	—	—	—	18 45	
Torino	Par.	20 05	—	15 —	5 25	—	—	8 40	
Genova	Arr.	23 20	—	18 25	8 45	—	—	12 —	
San-Remo. . .	—	5 45	—	23 33	—	—	—	16 44	
Pisa.	—	3 20	—	23 25	12 35	—	—	17 —	
Firenze	—	7 15	—	1 20	17 28	—	—	19 15	
Livorno. . . .	—	5 36	—	0 7	15 5	—	—	18 —	
Roma	—	10 10	—	7 —	19 15	—	—	23 43	
Napoli	—	18 35	—	13 36	0 35	—	—	7 —	
Brindisi.	—	—	—	8 16	—	—	—	18 7	↓
Torino.	Par.	20 05	—	—	—	—	—	8 40	21 30
Alessandria	Arr.	21 32	—	—	—	—	—	10 13	22 59
Bologna	—	2 31	—	—	—	—	—	14 50	3 01
Ancona	—	7 13	—	—	—	—	—	23 —	6 40
Brindisi. . . .	—	21 48	—	—	—	—	—	10 59	17 20
Firenze	—	6 34	—	—	—	—	—	18 3	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma	—	13 10	—	—	—	—	—	23 25	
Napoli.	Arr.	18 35	—	—	—	—	—	7 —	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI		1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . .	Par.	8 50	—	—	15 5	Lusso	—	—
Roma	—	14 30	—	—	23 10	(X)	—	—
Firenze	—	21 10	—	—	6 10	—	—	—
Brindisi	—	7 —	—	—	17 33	—	—	—
Ancona	—	20 25	—	—	5 35	—	—	—
Bologna.	—	1 35	—	—	10 30	—	10 30	—
Alessandria	—	7 15	—	14 20	17 10	—	21 55	—
Torino.	Arr.	9 2	—	16 05	19 10	—	23 35	—
Brindisi.	Par.	—	—	18 35	—	—	9 42	—
Napoli.	—	8 50	—	15 50	—	—	23 15	—
Roma	—	14 50	—	21 —	—	14 20	8 15	—
Livorno	—	21 6	—	2 —	8 30	19 25	18 15	—
Firenze	—	19 35	—	21 5	7 15	17 30	12 10	—
Pisa.	—	22 15	—	3 5	9 8	20 45	15 —	—
San Remo. . .	—	18 32	—	1 45	8 9	—	14 15	—
Genova	—	3 5	—	7 5	14 55	0 35	20 —	—
Torino.	Arr.	7 —	—	10 25	19 10	4 50	23 35	—
Venezia	Par.	—	—	—	8 45	—	14 —	—
Milano	Par.	—	—	7 5	16 —	—	20 15	—
Novara	—	—	—	8 7	17 1	—	21 15	—
Torino.	Arr.	—	—	10 20	19 5	—	23 10	—
		(D)						
Torino.	Par.	7 45	—	13 30	19 30	4 26	—	24 —
Modane (ora franc.) .	—	11 35 a.	—	5 20 p.	10 10 p.	7 24 a.	—	3 20 a.
Chambéry	—	3 — p.	—	8 38 p.	12 22 a.	9 35 a.	6 47 a.	5 57 a.
Aix-les-Bains	—	3 44 p.	—	9 12 p.	12 04 a.	9 55 a.	7 22 a.	6 18 a.
Le Fayet-St-Gervais	—	11 15 a.	—	4 15 p.	2 — p.	—	—	—
Évian	—	12 38 p.	—	5 32 p.	—	—	4 40 a.	—
Genève	—	1 52 p.	—	8 02 p.	9 10 p.	—	5 52 a.	3 38 a.
		1a cl.						
Dijon	—	12 4 a.	—	1 59 a.	5 9 a.	2 19 p.	1 23 p.	11 33 p.
Paris-PLM (Buff.)	Arr.	6 9 a.	—	6 38 a.	9 23 a.	6 41 p.	6 31 p.	5 15 p.
Paris-PLM (Buff.)	Par.	7 12 a.		—	10 3 a.	—	6 47 p.	
Paris-Nord (Buffet Hôtel)	Arr.	8 03 a.		—	10 52 a.	—	7 42 p.	
		1a 2a cl.	(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl.	Déjeun. 1a 2a cl. W.R(A)		Pranzo 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord (Buffet Hôtel)	Par.	8 40 a.	9 35 a.	10 30 a.	11 20 a.	—	9 — p.	
Amiens (Buffet) .	Arr.	10 28 a.		12 mer.	12 52 p.	—	10 46 p.	
Amiens (Buffet) .	Par.	10 33 a.		12 20 p.	12 57 p.	—	10 51 p.	
Boulogne (Buffet) Central	Arr.	12 18 p.		1 50 p.		—		
Boulogne (Buffet) Central	Par.	12 23 p.		1 53 p.		—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr.	Arr.			1 58 p.		—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr.	Par.			2 12 p.		—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora E. oc.	Par.			2 08 p.		—	↓	
Folkestone . . .	Par.	↓		4 10 p.		—		
Boulogne-Tintelleries	Arr.	12 07 p.			↓	—	12 31 a.	
Boulogne-Tintelleries	Par.	12 09 p.	↓			—	12 33 a.	
Calais-Ville (Buffet)	Arr.	12 45 p.			2 55 p.	—	1 12 a.	
Calais Maritime (ora francese)	Arr.	12 57 p.	1 15 p.		3 01 p.	—	1 21 a.	
Calais Maritime (Buffet)	Par.	1 30 p.			3 19 p.	—	1 39 a.	
Calais Maritime ora Eur occ.	Par.	1 26 p.			3 15 p.	—	1 35 a.	
Douvres.	—	3 05 p.		↓	5 15 p.	—	3 40 a.	
Londres Victoria .	Arr.	—			7 — p.	—	—	
Londres Ch.-Cross.	Arr.	4 55 p.		5 50 p.	—	—	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3 classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant riservato ai viaggiatori di 1a classe. Non sono ammessi i viaggiatori di 2a classe se non pagano il supplemento dalla 2a alla 1a classe. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 10.30 ant. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Calais col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 11.20 ant. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2 e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.30 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu): 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino. — (X) Dal 20 novembre al 9 gennaio i treni di lusso Parigi-Roma avranno luogo tre volte per settimana, cioè: il lunedì, mercoledì e venerdì in partenza da Parigi; martedì, giovedì e sabato in partenza da Modane. Dal 10 gennaio fino al 15 maggio tutti i giorni. Questo treno è composto di *wagons-lits* e di *restaurant*.

TORINO, 1902 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

G. Pontani Dirett. propr. responsabile

ANNO XXXV. Sabato, 1° Marzo 1902 NUM. 9.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

L'ESERCIZIO DELLE TRE GRANDI RETI

DAL 1885 AL 1900

Il servizio ferroviario del Porto di Genova.

(*Continuazione, vedi N. 7*).

Distribuzione dei carri per il carico del carbone del commercio. — A ciascun piroscafo ed a ciascun veliero accostato alle banchine del Porto è assegnata rispettivamente, qualunque sia il suo tonnellaggio, una dotazione fissa giornaliera di 8 e 4 carri; questa dotazione va poi ripartita fra i diversi ricevitori in proporzione delle rispettive quantità del carico che sono loro accreditate.

Tale dotazione speciale, della quale godono gli accosti, è intesa ad abbreviare, nei limiti del possibile, la permanenza delle navi nel Porto, e quindi il periodo di passività delle navi stesse.

Allo scopo poi di assicurare la buona utilizzazione delle cinque gru idrauliche esistenti nello scalo di S. Benigno, è pure assegnata una dotazione speciale giornaliera di 10 carri a ciascuna gru che lavora.

Detratta dalla quantità del materiale disponibile quella necessaria per le dotazioni speciali predette, la quantità rimanente è ripartita fra le varie Ditte in proporzione delle rispettive quantità di merce risultanti dai prospetti redatti dalla Commissione consultiva.

Nei periodi di traffico normale, e quando non si verificano sensibili deficienze di materiale rotabile, la quantità di carri richiesta dallo scalo di San Benigno per il carico dei carboni del commercio è attualmente di circa 500 carri in media al giorno.

Distribuzione dei carri per il carico del carbone dell'Amministrazione ferroviaria. — L'Amministrazione ferroviaria gode del privilegio dell'accosto di un piroscafo sul lato di levante del ponte Biagio Assereto; del resto le spetta lo stesso trattamento che è fatto alle altre Ditte commerciali per il carico dei carboni.

Va peraltro notato che in diverse occasioni, quando le richieste dei privati erano molto numerose e non potevano essere completamente soddisfatte, l'Amministrazione ferroviaria ha limitato il carico dei carboni per proprio conto, allo scopo di favorire il commercio.

Distribuzione dei carri per il carico delle merci varie. — Al *ponte Parodi*, al quale accostano principalmente le navi con carico di cereali, la distribuzione del materiale vuoto è fatta in ragione di 10 carri al giorno per ogni 1000 tonnellate effettive di carico; e questo assegno è invariato per tutto il tempo che la nave rimane accostata.

Per il *ponte Colombo* e calate adiacenti, la distribuzione è fatta in proporzione del tonnellaggio, ma su basi differenti a seconda che la merce è sugli accosti, ovvero nei depositi (a terra o galleggianti). In via ordinaria, le norme pratiche di distribuzione sono le seguenti:

1 carro per ogni 200 tonn. di merce sui piroscafi;
1 » 300 » sui velieri;
1 » 500 » nei depositi.

Va poi notato che viene data una preferenza speciale alla distribuzione dei carri per il carico dei cotoni, nei periodi nei quali la campagna di questa merce si svolge attivamente.

Per il carico delle merci varie allo scalo di *S. Benigno* è fissato un assegno di 4 carri per ogni veliero accostato (non vi sono generalmente piroscafi); e la quantità di materiale disponibile, dopo detratta quella occorrente per le predette dotazioni speciali, è ripartita fra le varie Ditte in proposzione del rispettivo tonnellaggio di merce.

Sono escluse dalle predette norme le merci di privativa alle quali sono assegnati i carri specializzati per quei trasporti, e, quando occorre, anche altri carri ordinari, in modo da soddisfare giornalmente, nei limiti del possibile, tutte le richieste.

Per lo scalo di *piazza Caricamento* valgono le norme precedentemente esposte per la distribuzione dei carri al ponte Colombo, in quanto riguarda il carico delle merci estere.

Per le merci nazionali o nazionalizzate viene fatta invece, di volta in volta, dalle parti, la domanda dei carri occorrenti per il carico delle merci da spedire, come è stabilito dalle vigenti tariffe e condizioni pei trasporti per tutte le stazioni interne della Rete.

Reclami del commercio. — Non si hanno reclami, degni di rilievo, sulla distribuzione quotidiana del materiale disponibile, che è fatta, d'altronde, sotto il controllo diretto dei negozianti interessati ed in base a norme fissate dai negozianti stessi.

Molti invece sono i reclami che solleva il commercio, tutte le volte che nei periodi autunnali, coll'aumentare del traffico fra le stazioni interne della Rete, viene a far difetto il materiale disponibile per il carico agli scali marittimi.

E si ricordano specialmente le vive lagnanze sollevate per la deficienza dei mezzi di trasporto dei combustibili e delle materie prime destinate alle industrie, con minaccie anche di sospensione di lavoro; minaccie che, fortunatamente, soltanto rarissime volte hanno avuto effetto.

È assai difficile di stabilire in quale caso tali reclami abbiano un giusto fondamento nelle temporanee deficienze del carico agli scali marittimi di Genova, giacchè i negozianti o confidenti che in questi scali ricevono e caricano la merce rappresentano di solito diverse Ditte industriali; perciò i carri che sono assegnati giornalmente ai negozianti o confidenti, vengono da questi suddivisi, come meglio credono, fra le varie Ditte che rappresentano.

Ciò può dar luogo, evidentemente, come si è potuto qualche rara volta accertare, ad abusi da parte dei confidenti, nel senso che questi si sono valsi dei carri che avevano a disposizione per soddisfare gli impegni derivanti dai contratti più rimunerativi a detrimento di altri meno rimunerativi.

Questi abusi, del resto, non potrebbero neppure essere definiti come tali, perchè gli spedizionieri sono in diritto di esercitare il loro commercio nel modo che credono migliore, tanto più che sono vincolati da contratti coi loro clienti, e sono soli arbitri del modo di soddisfare i loro impegni.

Perciò, la sola maniera di impedire questi inconvenienti ed in genere i lamenti che si sono verificati finora, è quella di fornire al commercio il numero medio dei carri richiesti. tanto più che nella pluralità dei casi si è potuto accertare che le domande corrispondono alle necessità vere del commercio e delle industrie.

Siccome, peraltro, il fornire al commercio la media dei carri richiesti non è sempre agevole, avuto anche riguardo alla limitata potenzialità ferroviaria degli scali, perchè le domande si addensano in alcuni periodi dell'anno, mentre in altri periodi risultano scarse ed anche inferiori a quelle che si potrebbero soddisfare coi mezzi dei quali si dispone, sarebbe evidentemente opportuno qualche provvedimento diretto a rendere meno sensibili le oscillazioni del numero medio delle richieste.

Con questo si diminuirebbe pure la misura delle massime richieste e quindi si eviterebbero anche i reclami che conseguono dall'impossibilità di soddisfarle.

È noto che la Società esercente la Rete Mediterranea è stata varie volte azionata per danni, di fronte ai tribunali, da qualche Ditta commerciale che ebbe negati i carri chiesti per i trasporti. Non risulta peraltro fino ad ora che la questione sia stata in massima risolta dai tribunali.

Fino ad ora i commercianti hanno motivato la loro azione affermando l'obbligo della Società di soddisfare le loro richieste, ed a questa motivazione la Società ha sempre opposto l'impossibilità di soddisfarle per la forma di contratto che essa ha coll'Amministrazione governativa, e per la insufficienza di impianti e di materiali dei quali può disporre.

Dalla sentenza della Cassazione di Torino, in data 20 febbraio 1899, sembra potersi dedurre che la giurisprudenza tende ad ammettere, come massima, che in questioni di questo genere spetta alla Società di dimostrare l'impossibilità di far fronte alle richieste del commercio, e che, una volta conseguita questa prova, essa resta sollevata da ogni responsabilità.

La dimostrazione però dovrebbe essere data caso per caso in forma specifica, e non in forma generica, come sembra aver fatto la Società nel caso della questione alla quale si riferisce la sentenza della Cassazione sopra citata.

Capacità delle fronti e dei binari di carico e scarico. — La lunghezza necessaria per contenere un carro è stata fissata, secondo i casi, in misura variabile da 8 a 10 metri, tenendo conto della distanza che deve essere lasciata fra un carro e l'altro nei binari sui quali scorrono le gru di tipo elevato, della distanza necessaria per far posto al passaggio degli operai per accedere ai carri collocati sopra un binario compreso fra altri due pure destinati al carico e scarico, o per accedere ai magazzini di deposito, e di ogni altra circostanza dipendente dalle particolari condizioni delle diverse località e dai mezzi impiegati per il trasbordo della merce.

Capacità dei binari di deposito e di formazione dei treni. — Per soddisfare le esigenze del servizio ferroviario del Porto, nel quale la quantità dei carri che si scaricano è assai piccola a confronto di quella dei carri che si caricano, si può ritenere che la capacità dei binari di deposito e di formazione dei treni, dovrebbe essere tale da contenere il materiale che si carica in due giorni.

Infatti le operazioni necessarie per la composizione dei treni (manovre, pesatura dei carri, verifiche doganali, redazione delle contabilità e dei documenti relativi a ciascun carro ed al convoglio, ecc.), richiedono un tempo non breve, e perciò pochi sono i carri caricati durante la giornata che possono partire prima della sera; in via normale l'inoltro dei carri caricati si svolge durante la notte.

Nella stessa notte si debbono concentrare negli scali i carri vuoti destinati al carico della giornata successiva, per aver tempo di smistarli e collocarli opportunamente sui binari di carico. Pertanto nelle prime ore della notte si trova sugli scali quasi tutto il materiale caricato nella giornata e quello occorrente per il carico del giorno dopo; e soltanto colle successive partenze dei treni si rende libero lo spazio che è necessario per eseguire le manovre e per completare il concentramento dei carri vuoti.

Nello scalo di San Benigno ed in quello di piazza Caricamento lo sviluppo dei binari di deposito e di formazione dei treni è assai deficiente.

Sul Molo Nuovo si ha un fascio di binari di deposito e formazione treni che ha una capacità press'a poco corrispondente a quella dei binari di carico situati nella stessa località. Ma in questo scalo, che non ha chiusure doganali, si ha il vantaggio che una parte dei binari destinati al carico, ed accessibili alle locomotive, può essere, nella notte, utilizzata per la formazione dei treni.

Perciò il servizio ferroviario sul Molo Nuovo può essere disimpegnato con sufficiente facilità.

In condizioni assai difficili si trova la rimanente zona dello scalo di San Benigno, cioè quella costituita dai ponti sporgenti Biagio Assereto e Caracciolo e dalle calate adiacenti, che difetta di binari di deposito e di formazione treni, per cui debbono essere utilizzati a questo scopo gli stessi binari di carico e quelli di raccordo colle linee di corsa, a danno della rapidità delle manovre per il rifornimento delle calate.

Nello scalo di Santa Limbania i binari di deposito e composizione, compresi quelli della stazione centrale marittima, hanno in complesso una capacità pari a circa il doppio di quella dei binari di carico e scarico.

Ma le manovre, in questo scalo, riescono assai complicate, perchè i binari di carico sono tutti fuori della cinta doganale ed inaccessibili alle locomotive.

Inoltre lo scalo di Santa Limbania deve anche supplire alle deficienze di piazza Caricamento, nel quale è assai limitata l'estesa dei binari che possono essere utilizzati per il deposito dei carri e per la formazione dei treni.

Potenzialità attuale degli impianti ferroviari del Porto. — Avuto riguardo alle condizioni nelle quali si trovano i diversi binari di carico del Porto, sia rispetto agli impianti di deposito e di manovra, sia rispetto ai mezzi di trasbordo della merce, si è determinato il numero massimo di carri

che possono essere simultaneamente caricati e scaricati durante una giornata di lavoro.

Nello scalo di Santa Limbania è praticamente possibile di caricare e scaricare simultaneamente in tutti i binari di carico una quantità di carri pari alla capacità dei binari stessi; invece questo non è possibile per parecchi binari degli altri scali, stante le relative soggezioui di lavoro che derivano dalle particolari condizioni delle singole località.

Per tener conto di questa circostanza si sono applicati opportuni coefficienti di riduzione alle capacità dei diversi binari di carico.

Sono inoltre indicati i rifornimenti, totali o parziali, che durante la giornata possono essere fatti in ciascuna località.

Complessivamente la potenzialità degli impianti risulta di 1665 carri, dei quali 1330 rappresentano quelli che possono essere caricati, e 335 quelli che possono essere simultaneamente scaricati durante una giornata di lavoro.

Bene inteso che i dati sono stati determinati nella supposizione che il carico sia fatto simultaneamente su tutte le calate e su tutti gli sporgenti, piazzali e scali. Quindi si ammette senz'altro che su ciascun impianto si possa fare un lavoro maggiore, nel caso che non si lavori o si lavori poco negli impianti vicini, i quali vengono così a perdere momentaneamente il loro scopo normale per sussidiare quelli sui quali si lacora più intensamente; ma in questo caso il minor lavoro degll uni compensa il maggior valore degli altri, e nel complesso non si ha una sensibile differenza di movimento.

Si comprende anche che il movimenlo sopra indicato è da considerarsi come un massimo che in pratica si raggiunge raramente; giacchè, per conseguire su ciascun impianto un movimento pari alla sua potenzialità, è necessaria una uniforme intensità di traffico per le diverse qualità di merce, che in effetto non si verifica quasi mai.

A diminuire poi la potenzialità pratica degli impianti ferroviari del Porto rispetto a quella sopra indicata, concorrono ancora le irregolarità dell'esercizio ferroviario, le quali, specialmente nel 1899, sono state numerose e gravi in conseguenza dei lavori che si eseguivano a Sampierdarena e sulle linee affluenti.

È ancora da tener conto che dal mese di luglio 1899 la calata di Santa Limbania è temporaneamente inutilizzata in conseguenza dell'inizio dei lavori per la costruzione del silos da cereali.

I massimi giornalieri si verificano generalmente dopo uno o più giorni di festa o di pioggia, nei quali è stato sospeso il lavoro, per cui gli scali si trovano in condizioni di esercizio eccezionalmente favorevoli.

Potenzialità degli impianti ferroviari del porto prevedibile dopo il compimento dei lavori in corso di esecuzione o già approvati. — Coll'attuazione del progetto per la trasformazione in tipo elevato delle gru idrauliche mobili di tipo basso, che attualmente corredano la calata dei magazzini generali ed il ponte Andrea Doria, si otterrà, complessivamente, in questi impianti, un aumento di 580 metri di binario utilizzabili per il carico e lo scarico, della capacità di circa 70 carri.

Altri metri 480 di binari di carico e scarico, capaci di circa 50 carri, si acquisteranno dalla utilizzazione della nuova calata della Chiappella, ora in via di formazione per la lunghezza di metri 150.

Quando sarà compiuto il Silos granario sulla calata di Santa Limbania, si verranno ad avere circa 420 metri di binari di carico e scarico, capaci di 48 carri, con un aumento di 18 carri rispetto a quelli che potevano essere contenuti sulla calata stessa prima dell'inizio della costruzione del Silos.

Con l'ampliamento del ponte B. Assereto, attualmente in corso di esecuzione, si aumenterà di 400 metri la lunghezza delle calate utili, e nello sviluppo dei binari di carico e scarico si conseguirà un aumento di 1300 metri, capaci di circa 145 carri.

Altri metri 120 di binari di carico e scarico, capaci di 15 carri, si acquisteranno sul ponte Morosini, ampliato secondo il progetto approvato per l'impianto dello stabilimento commerciale enologico, che sorgerà fra breve sul ponte predetto e sulla calata Salumi.

Con l'esecuzione degli impianti ferroviari già progettati per l'utilizzazione del nuovo piazzale derivato dal riempimento dell'antico seno del Mandraccio si acquisteranno circa 300 metri di binario di carico e scarico, della capacità di 40 carri.

Infine, con gli impianti ferroviari che saranno eseguiti in servizio dei magazzini generali, in costruzione al Molo Vecchio, si acquisteranno altri 550 metri di calate utilizzate e metri 1300 di binari di carico e scarico, capaci di circa 140 carri.

In complesso, dunque, con i lavori approvati e in gran parte già in corso di esecuzione, la capacità dei binari di carico e scarico aumenterà di circa 478 carri, ossia in ragione del 36 0|0 della capacità attuale.

In proporzione certamente minore aumenterà invece la potenzialità effettiva di carico e scarico degli impianti ferroviari del porto.

Infatti, per determinare questa potenzialità, bisogna tener conto dei mezzi di trasbordo della merce e della quantità dei rifornimenti che potranno essere fatti sui singoli binari di carico e scarico in relazione alla capacità dei binari di manovra.

Riguardo ai mezzi di trasbordo della merce si otterrà un sensibile miglioramento quando sarà attuato il progetto, in corso di studio, per l'impianto di 20 nuove gru di tipo elevato, destinate in gran parte a corredare le nuove calate del ponte Biagio Assereto.

D'altra parte, nel Silos da grani, nello stabilimento commerciale enologico e nei magazzini generali al Molo Vecchio saranno impiantati nuovi apparecchi, che permetteranno di effettuare rapidamente il trasbordo della merce dalle navi ai carri od ai magazzini di deposito, o da questi ai carri.

E' pure in corso di esame il progetto, d'iniziativa privata, per l'impianto di speciali apparecchi destinati al carico dei carboni sul ponte Paleocapa.

Ne consegue che in breve tempo si avrà un considerevole miglioramento nell'attrezzatura dalle calate del porto.

Per quanto riguarda invece i binari di manovra non molti vantaggi si otterranno dall'esecuzione dei lavori in corso.

Soltanto sul ponte Biagio Assereto, quando saranno compiuti i lavori di ampliamento che si stanno attualmente eseguendo, si potrà fare l'impianto di circa 2380 metri di binari di deposito e formazione treni, con un aumento di circa 1930 metri sullo sviluppo attuale, e circa 1600 metri di binari di deposito e di manovra saranno collocati sul Molo Vecchio in servizio esclusivo della Società concessionaria dei magazzini generali.

Tenuto conto di tutte le circostanze sopra esposte, e basandosi sugli stessi criteri che hanno servito di norma per la determinazione della potenzialità massima attuale degli impianti ferroviari del porto, l'aumento che si avrà dalle opere approvate ed in parte già in corso di costruzione si valuta in circa 330 carri, ossia in ragione del 20 0|0 della potenzialità attuale.

Pertanto la potenzialità massima degli impianti ferroviari del porto, che attualmente, come si è visto, è di 1665 carri, ad opere compiute sarà di circa 1995 carri, dei quali, tenuto conto del probabile incremento delle merci in arrivo, saranno 395 i carri da *scaricare* e 1600 quelli che potranno essere *caricati*.

Bene inteso che anche per questi dati valgono le considerazioni esposte al riguardo della potenzialità attuale degli impianti ferroviari del porto. Si ammette, cioè, senz'altro che su taluni impianti si potrà fare un lavoro maggiore di quello indicato, quando non si lavori o si lavori poco sugli impianti vicini. E anzi, data la notevole potenzialità di carico e scarico che è prevista per il Silos granario,

per i magazzini del Molo Vecchio e per gli apparecchi progettati per il ponte Paleocapa, è probabile che in questi impianti si concentrerà un lavoro attivo, che sarà compensato da una minore intensità di lavoro negli impianti vicini.

Ma nel complesso il movimento ferroviario degli scali non supererà le quantità sopra indicate, fino a che non sarà accresciuta la potenzialità dei binari di deposito e di formazione dei treni, la quale appunto limita, anche attualmente, la potenzialità effettiva degli impianti ferroviari del porto.

Suddivisione del movimento ferroviario del porto per direzioni. — I carri caricati al porto, avuto riguardo alle principali destinazioni alle quali sono diretti, vanno divisi nei seguenti gruppi:

71 per cento a Novi e oltre;
6 id. alle stazioni comprese fra Sampierdarena e Serravalle Scrivia;
2 id. alla linea di Ovada;
8 id. alla linea di Ponente;
3 id. alla linea di Levante;
10 id. alle fermate di Sampierdarena.

I carri diretti alla linea di Levante e quelli diretti alle fermate di Sampierdarena sono inviati a destinazione, i primi, attraverso alla galleria di San Tommaso per la stazione di piazza Brignole, gli altri, per la ferrovia a cavalli, senza interessare gli scali di Sampierdarena.

Invece tutti gli altri carri, cioè l'87 0|0 di quelli che si caricano al porto, affluiscono agli scali di Sampierdarena, nella massima parte sotto forma di treni già composti per determinate destinazioni ed in parte minima sotto forma di treni da smistare per l'ulteriore inoltro.

Potenzialità degli impianti ferroviari di Sampierdarena. — Gli impianti di Sampierdarena sono oggi chiamati a disimpegnare un lavoro molto intenso.

Nei mesi di maggior traffico, nei quali il carico medio degli scali marittimi è di 1100 carri, sono infatti circa 1000 carri, composti in circa 45 treni, quelli che affluiscono agli scali di Sampierdarena.

Altri 30 treni, in media, al giorno transitano da Sampierdarena per recare agli scali marittimi il materiale vuoto ed i carri carichi di merce destinata all'imbarco.

Vi sono inoltre i treni per il trasporto dei viaggiatori, che nel periodo invernale, quando è più intenso il traffico al porto, ascendono al loro massimo numero, stante l'effettuazione dei treni di lusso, destinati alle rapide comunicazioni internazionali.

Infine bisogna ancor tener conto dei treni che provvedono al traffico locale.

Durante il mese di febbraio 1899 nella stazione di Sampierdarena si è avuto il seguente movimento medio giornaliero di treni:

Treni viaggiatori.

37 fra Genova P. P. e le linee dei Giovi;
10 id. e la linea di Ovada;
24 id. e la linea di Ponente.

71

Treni merci.

79 fra gli scali marittimi e le linee dei Giovi, di Ovada e di Ponente;
5 fra Genova P. P. e le linee dei Giovi;
8 fra Sampierdarena e la linea di Ponente;
13 fra Sampierdarena e la linea di Levante.

105

Sono dunque, in media, circa 180 i treni che nei momenti di traffico intenso transitano per Sampierdarena, o partono e arrivano a questa stazione, senza tener conto dei treni locali in servizio delle officine di Rivarolo e delle locomotive isolate, le quali, in numero grandissimo, percorrono giornalmente le linee fra il deposito di Rivarolo e gli scali marittimi e fra Sampierdarena e Genova P. P.

Gli impianti di Sampierdarena sono oggi appena sufficienti a sopperire a questo ingente lavoro, tanto che un'anormalità qualsiasi che alteri, anche per breve tempo, la potenzialità dei detti impianti, basta a cagionare un turbamento in tutto il servizio ferroviario del porto.

Basta, infatti, che in una notte sia impedito o limitato l'inoltro dei carri caricati durante la giornata perchè si determini negli scali marittimi un ingombro di materiale che, data la limitata capacità dei binari di deposito, rende eccezionalmente difficili le manovre e limita necessariamente la quantità dei carri che possono essere concentrati per il carico della giornata successiva.

Si ricorda, a questo proposito, che, in seguito a guasti arrecati dal maltempo agli impianti di Sampierdarena, che limitarono temporaneamente la potenzialità di questa stazione, il giorno 5 febbraio 1899, alle ore 7 del mattino, si ebbero in porto 1061 carri carichi in attesa d'inoltro, nonostante che nella giornata precedente (domenica) non fosse stato fatto alcun carico. Durante la settimana dal 5 all'11 febbraio il carico fu assai limitato, benchè le domande del commercio fossero in gran numero, e che il materiale vuoto si trovasse disponibile, in larga quantità, nella stazione di concentramento di Novi San Bovo; la quantità dei carri caricati rimanenti in porto andò aumentando fino a superare i 1200, e potè essere completamente smaltita soltanto al principio della settimana successiva, approfittando della domenica, nella quale al porto non si lavora.

Quando saranno compiuti i lavori in corso a Sampierdarena, si otterrà senza dubbio un sensibile miglioramento a vantaggio del servizio ferroviario degli scali marittimi. Ma conviene aver presente che le opere predette, dato il tempo nel quale furono studiate e proposte, avrebbero dovuto essere compiute da circa quattro anni, ed inoltre erano coordinate a tutto un sistema di opere portuali e ferroviarie, comprendente principalmente la costruzione di una nuova linea per il raccordo diretto del porto con le due linee dei Giovi e l'impianto sulle calate di ampi fasci di binari per il deposito del materiale rotabile e per la formazione dei treni. Quindi, sia per l'aumento di traffico che si è verificato in questi ultimi anni, sia per la mancanza delle altre opere alle quali erano coordinati, gl'impianti di Sampierdarena, anche quando saranno ultimati i lavori in corso, riusciranno insufficienti al bisogno, specialmente in vista del maggior movimento che in breve tempo si potrà svolgere negli scali marittimi.

Potenzialità delle linee di accesso al porto. — Nelle attuali condizioni dell'esercizio l'esperienza ha dimostrato che sulla linea succursale dei Giovi, durante le venti ore d'esercizio di una giornata, si possono far salire al massimo 34 treni merci a doppia trazione, con una composizione media di 24 a 25 carri per treno.

Attualmente si può dunque far assegnamento su di una potenzialità di circa 830 carri in ascesa al giorno.

La limitazione di questa potenzialità è determinata dal fatto che fino ad ora, col sistema di segnalamento di via libera telegrafica in vigore fra Mignanego e Ronco, non può trovarsi più di un treno in ascesa nella grande galleria.

Con l'impianto della ventilazione artificiale (sistema Saccardo), che è già in corso di esecuzione nella galleria predetta, sarà possibile di dividere la galleria stessa in due sezioni e completare l'impianto del sistema di blocco già eseguito nella rimanente parte della linea Succursale; si potrà avere così un movimento medio di 51 treni merci, e quindi di 1250 carri in ascesa al giorno.

La potenzialità della linea vecchia dei Giovi è determinata da quella che può essere raggiunta dal tronco Pontedecimo-Busalla, il quale, in seguito al recente impianto per la ventilazione artificiale della galleria dei Giovi ed alla costruzione del binario di salvamento presso lo sbocco sud della galleria stessa, può essere esercitato con tre sezioni di via libera per il movimento dei treni merci ascendenti.

Con tale movimento intensivo, durante le venti ore di esercizio della giornata si possono far salire, in media, sulla linea vecchia dei Giovi, 36 treni merci in tripla tra-

zione, con una composizione media di 20 carri per treno; perciò si può fare assegnamento su di una potenzialità media di circa 720 carri al giorno.

La linea Genova-Ovada, nelle attuali condizioni d'esercizio, serve quasi esclusivamente al movimento locale ed all'inoltro dei carri diretti alle stazioni comprese fra Cantalupo, San Giuseppe, Bra ed Asti.

Nell'anno 1899 la quantità dei carri di merce a piccola velocità saliti su questa linea è ascesa a 19,047, che corrisponde ad una media giornaliera di 52 carri.

Durante alcune temporanee interruzioni di esercizio sulle linee dei Giovi, si è peraltro raggiunta, sulla linea Genova-Ovada, una media giornaliera di 140 carri in ascesa.

Con una conveniente dotazione di locomotive, si ritiene che per la linea Genova-Ovada, nonostante le non lievi difficoltà dipendenti dalle condizioni di tracciato della linea stessa, si possa fare assegnamento su di un movimento medio giornaliero di 14 treni merci, con una composizione di 11 carri per treno, e perciò corrispondente a 154 carri in ascesa al giorno. (*Continua*).

LA MILITARIZZAZIONE DEI FERROVIERI

Di fronte al propagarsi delle agitazioni in tutta la penisola ed alle minaccie di scioperi generali e di disordini, il Governo ha sentito il dovere di prendere provvedimenti per assicurare la tutela dell'ordine ed il normale andamento di un servizio pubblico di così essenziale importanza come quello ferroviario.

Sono stati chiamati sotto le armi i militari di qualunque classe e categoria che si trovano al servizio delle Ferrovie, Reti Adriatica, Mediterranea, Sicula, Sicula occidentale, Società Veneta, Nord-Milano, Ticino, Canavese, Suzzara-Ferrara, Reggio Emilia, Verona-Caprino, Reali Sarde e Secondarie Sarde.

I ferrovieri militarizzati hanno, oltre la paga consueta, il soprassoldo militare.

In seguito alle disposizioni emanate dal Ministro della Guerra, le Direzioni delle Società ferroviarie delle tre grandi reti e delle minori hanno diramato degli ordini di servizio al personale ferroviario.

Diamo come norma di questi ordini di servizio, quello della Società Mediterranea:

Come da manifesto dell'Autorità militare, per ordine di S. M. il Re, sono chiamati sotto le armi i militari in congedo illimitato, compresi gli ufficiali e sottufficiali, di tutti i Distretti militari del Regno, ascritti all'esercito permanente, alla milizia mobile ed alla milizia territoriale, a qualunque classe e categoria appartengano, i quali facciano parte del personale ferroviario della rete Mediterranea, sia in qualità di stabili che in prova, o di agenti a tempo indeterminato, od avventizi di carriera.

Avendo poi il Governo determinato che gli agenti chiamati sotto le armi debbano continuare a prestare servizio ferroviario secondo le norme ed i turni di servizio in vigore o che saranno all'uopo stabiliti, e che i medesimi, pure essendo soggetti alla giurisdizione militare, rimangano tenuti a tutti gli obblighi loro incombenti secondo i regolamenti ferroviari, si trova opportuno di portare a conoscenza del personale le seguenti disposizioni, al riguardo emanate dal Ministero della Guerra.

Elenchi del personale richiamato. — Tutti indistintamente i capi degli uffici, a qualunque servizio appartengano, nonchè tutti i capi-stazione, i capi dei depositi di locomotive, di personale viaggiante e di combustibile, i magazzinieri, i capi-officina ed i sorveglianti della manutenzione compileranno immediatamente un elenco nominativo esatto di tutto il personale dipendente, soggetto ad obblighi di servizio militare, avvertendo che nella chiamata di cui trattasi è compreso fra i militari di truppa tutto il personale nato negli anni 1863 a 1881 inclusivi, e, fra gli ufficiali, tutti quelli aventi vincolo militare.

Il personale richiamato sotto le armi, che eventualmente si trovasse in permesso, deve subito rientrare in residenza. Quello in trasferta continuerà a rimanere fuori residenza fino ad esaurimento della sua missione; e quello fuori di residenza, per turno, continuerà a disimpegnare le sue mansioni, facendo presente lo stato suo al capo da cui momentaneamente dipende.

Drappelli di truppa comandati alle stazioni e loro attribuzioni. — Nelle stazioni indicate nell'allegato *A* (1) hanno sede drappelli di truppa comandati da ufficiali aventi incarico di prendere in nota il personale richiamato, fornirgli le stellette e mantenerne la disciplina.

Tali drappelli eserciteranno la giurisdizione sulle linee indicate nello stesso allegato *A*, e potranno quindi percorrerle con qualsiasi treno, viaggiando anche sui bagagliai e carrelli, previ accordi colle Autorità ferroviarie.

Gli ufficiali comandanti i drappelli saranno muniti di biglietto di libero transito, e potranno far viaggiare i loro dipendenti, nella zona di loro giurisdizione, facendoli inscrivere sulla cedola-orario, e quindi senza pagamento di tassa.

Le stazioni sedi dei drappelli di truppa (allegato *A*) metteranno a disposizione degli ufficiali comandanti i drappelli un impiegato che dovrà loro fornire tutti gli schiarimenti e le informazioni che gli saranno richiesti.

I capi delle altre stazioni, nonchè i capi dei depositi, officine, uffici, ecc., compresi nella zona di giurisdizione dei singoli drappelli, forniranno essi stessi agli ufficiali sopraindicati tali schiarimenti, informazioni, ecc.

I comandanti di drappello dovranno servire di tramite per la trasmissione degli ordini relativi ai turni di servizio al personale richiamato; perciò essi dovranno controfirmare gli orari di servizio del personale stesso ed i documenti analoghi.

Uniforme. — I richiamati non saranno muniti di oggetti di vestiario e di equipaggiamento, ma continueranno a far uso, quando ne siano provvisti, della prescritta divisa ferroviaria, o degli abiti di servizio. In questo caso dovranno applicare sul bavero, in luogo della sigla sociale, le due stellette, come segno dell'effettività di servizio militare, e dovranno inoltre essere muniti di speciale distintivo sotto forma di bracciale.

Le stellette, in numero di due paia per ciascun richiamato, saranno fornite dagli ufficiali comandanti drappelli, ed i bracciali dalla Società.

Il bracciale dovrà portarsi al braccio destro. Esso consiste in una fascia di lana colore turchino.

Tutti coloro non obbligati a vestire l'uniforme di servizio (come i funzionari, gl' impiegati agli uffici ed alle casse, gli operai, ecc.) non dovranno ricevere nè le stellette nè i bracciali, e per conseguenza non avranno alcun distintivo visibile della loro qualità di militare.

Gerarchia. — Il personale richiamato conserverà la gerarchia ferroviaria, basata esclusivamente sul rispettivo impiego ferroviario ed astrazione fatta completamente dal grado militare.

Ammalati. — Quando un impiegato od agente ferroviario richiamato alle armi abbia a dichiararsi impossibilitato a prestare servizio per malattia, la relativa constatazione ne sarà fatta normalmente dai medici sociali. Soltanto nei casi dubbi o in quelli in cui l'assenza per malattia avesse ad assumere carattere d'infrazione disciplinare, la visita medica dovrà essere praticata collegialmente dal medico sociale e da un medico militare da designarsi dal presidio

(1) Le stazioni dell'allegato *A* sono: Torino, Vercelli, Novara, Alessandria, Pavia, Asti, Cuneo, Bra, Milano, Monza, Como, Genova, Savona, Piacenza, Parma, Firenze, Pisa, Spezia, Siena, Roma, Civitavecchia, Segni, Orte, Napoli, Campobasso, Benevento, Salerno, Avellino, Brindisi, Taranto, Potenza, Catanzaro, Paola, Reggio Calabria.

Com'è naturale, negli altri ordini di servizio sono indicate le stazioni sedi dei drappelli delle rispettive reti.

presso cui risiede il corpo che ha in forza l'individuo ammalato.

Mancanze e punizioni. — Nelle mancanze che potessero avvenire per parte dei richiamati alle armi addetti al servizio ferroviario, si distingueranno quelle di carattere tecnico amministrativo da quelle di carattere militare disciplinare.

Le prime continueranno ad essere di competenza delle Autorità ferroviarie e punite secondo i regolamenti ferroviari; le seconde di carattere militare, come ad esempio: assenze arbitrarie, disobbedienze, insubordinazioni, dovranno essere trattate secondo i regolamenti militari, e perciò saranno di competenza dell'Autorità militare, la quale però stabilirà, d'accordo coll'Autorità ferroviaria, il tempo nel quale le punizioni dovranno essere scontate, acciocchè non ne venga intralciato l'andamento del servizio.

Per mancanze di carattere tecnico amministrativo s'intendono solo quelle che non sono considerate come disciplinari neppure dalle Società; in tali punizioni l'Autorità militare non avrà ingerenza alcuna. Ove però si tratti di sospensioni dall'impiego per la durata di 5 giorni o più, nel quale caso le Autorità ferroviarie ne daranno subito avviso a quelle militari, gli agenti del personale ferroviario richiamato alle armi dovranno essere incorporati in un reggimento.

Le altre mancanze di carattere disciplinare, come assenze arbitrarie, disobbedienze, ecc., se commesse durante il servizio ferroviario, saranno, sempre che sia dalle Autorità ferroviarie ritenuto necessario, segnalate agli ufficiali preposti alla sorveglianza, i quali prenderanno subito le misure che crederanno necessarie, facendone poi rapporto al proprio comandante di corpo, cui spetta di fissare le punizioni.

Le mancanze disciplinari di qualunque genere, commesse fuori dell'esercizio delle funzioni ferroviarie, saranno di competenza dell'Autorità militare, a tenore dei regolamenti e delle leggi vigenti per l'esercito.

Le punizioni inflitte dall'Autorità militare saranno sempre notificate alle Autorità ferroviarie per opportuna norma.

Per l'applicazione delle punizioni disciplinari si osserveranno le seguenti norme:

a) i richiamati appartenenti al personale viaggiante sconteranno le punizioni nella sede del deposito ferroviario a cui appartengono; quelli appartenenti al personale fisso le sconteranno presso il corpo, distaccamento o stazioni dei Reali Carabinieri, nelle località ove risiedono, o in località prossimiori;

b) in massima, le punizioni verranno scontate non appena i richiamati, seguendo il proprio turno di servizio, rientreranno in residenza e resteranno disponibili.

Per i puniti di sala di disciplina e di prigione di rigore, saranno presi speciali accordi fra le Autorità militari e quelle ferroviarie;

c) i puniti di sala di disciplina e di prigione riceveranno giornalmente il vitto che è loro dovuto in tale posizione; l'importo relativo sarà loro trattenuto per cura delle Autorità ferroviarie, le quali lo verseranno alle Autorità militari.

La quota giornaliera da trattenersi agli agenti ferroviari puniti di sala di disciplina di rigore (sottufficiali), è di L. 1.10; quella da trattenersi ai puniti di prigione di rigore (caporali e soldati) è di L. 0.25.

Le Autorità ferroviarie rimborseranno alle Autorità militari l'importo dell'assegno giornaliero corrispondente al grado militare dei richiamati che venissero incorporati per sospensione d'impiego.

Traslochi e licenze. — I traslochi di personale che si riterranno necessari nell'interesse del servizio dovranno essere effettuati; dovranno però sempre essere notificati agli ufficiali interessati, affinchè questi possano fare le conseguenti varianti nei ruoli.

Si potranno pure, previo il nulla osta dell'Autorità militare, concedere piccole licenze, intendendosi per tali quelle superiori alle 24 ore ed inferiori a 15 giorni, da usufruire fuori residenza.

Quando invece trattisi di licenza inferiore alle 24 ore, anche se usufruita fuori residenza, o di licenza in residenza, qualunque sia la sua durata, non occorrerà il nulla osta dell'Autorità militare.

Stipendio ed assegni. — Al personale richiamato sotto le armi si continuerà a corrispondere lo stipendio o paga di cui è provvisto e le competenze accessorie secondo le vigenti norme.

Il Direttore generale
Oliva.

PER LE CONCESSIONI DI DERIVAZIONI D'ACQUE PUBBLICHE

Il Ministero dei Lavori Pubblici ha inviato la seguente circolare ai prefetti e agli ingegneri-capi del Genio civile:

« È proposito del Governo di presentare all'approvazione del Parlamento un progetto di legge che modifichi quella vigente 10 agosto 1884, n. 2644, sulle derivazioni d'acque pubbliche, specialmente nelle disposizioni riguardanti la misura del canone da corrispondersi dai concessionari ed il diritto di questi alla rinnovazione della concessione.

« In attesa pertanto delle nuove disposizioni legislative, non sembrando conveniente applicare le vigenti norme a concessioni che generalmente hanno lunga durata, e d'altra parte non volendo il Governo sospendere, fino all'approvazione della nuova legge, le domande in corso, per non ostacolar lo sviluppo delle industrie e dell'agricoltura, questo Ministero ha creduto miglior partito concretare, d'accordo con quello delle Finanze, le seguenti clausole, da inserirsi negli atti disciplinari delle concessioni a farsi d'ora in avanti, ferma restando l'altra clausola, di cui nella precedente circolare 5 febbraio 1901, n. 223, nonchè quella, quando verrà caso per caso prescritta, relativa alla eventuale sostituzione d'energia nei riguardi della trazione elettrica sulle ferrovie.

« *Articolo* ... — Salvo i casi di decadenza, rinunzia o » revoca, la presente concessione è fatta per un periodo di » anni trenta successivi e continui, decorrenti dalla data » del decreto di concessione, la quale sarà rinnovabile » giusta le disposizioni dell'art. 5 della legge 10 agosto 1884, » n. 2644 (serie 3ª).

« Il canone annuo viene stabilito in lire ....., cioè a dire » nella misura di lire tre (L. 3.00) per cavallo dinamico » nominale, giusta l'art. 14 della citata legge, e dovrà dalla » Ditta concessionaria corrispondersi alle finanze dello Stato » in annualità anticipate con la decorrenza predetta.

« *Articolo* ... — Ove però, durante il periodo di tempo » della concessione, le attuali disposizioni legislative, ri- » guardanti la rinnovazione della concessione e la misura » del canone, venissero sostituite da altre, il concessionario » si obbliga d'accettare le nuove disposizioni, le quali, per » quanto concerne il pagamento del maggior canone, avranno » effetto dal giorno in cui andrà in vigore la nuova legge.

« *Articolo* ... — Prima dell'accettazione del presente atto, » la Ditta concessionaria dovrà aver versato nella cassa del » competente Ufficio demaniale, a titolo di cauzione ed a » garanzia della perfetta osservanza degli obblighi assunti, » due annualità del canone stabilito, salvo a versarvi, dietro » invito da farsi a suo tempo dall'Amministrazione com- » petente, la maggior somma corrispondente a due annua- » lità dell'eventuale aumento di detto canone, di cui nel » precedente articolo ».

« È ovvio che quando si tratti di derivazione d'acqua per irrigazione, per bonifica o per uso potabile, l'indicazione del canone nel capoverso del primo dei suespressi articoli verrà fatta per ogni modulo e nella misura stabilita dallo stesso art. 14 della ripetuta legge, tenute anche presenti le disposizioni dei successivi art. 15, 16 e 17 ».

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

La questione dei ferrovieri.

Il giorno 26 scorso febbraio vi fu a Roma un Consiglio plenario dell'Amministrazione ferroviaria della Mediterranea. I rappresentanti della Società narrarono tutte le trattative e le discussioni avute coi rappresentanti della Rete Adriatica e col Governo per riuscire alla compilazione dei nuovi organici. Esposero quindi le tabelle di questi organici e il relativo regolamento su cui si sarebbe caduti d'accordo.

Rimaneva però la vertenza sopra una questione tra Governo e Società. La Società sin dapprincipio aveva chiesto che il Governo, in seguito alla compilazione dei nuovi organici, desistesse dalla causa in appello contro la Società per ottenere la retroattività dei detti organici. Il Governo aveva rimandato la decisione sull'argomento; ma all'ultimo aveva dichiarato di non poter abbandonare quella causa, non parendogli conveniente di abbandonare i ferrovieri, perchè provvedessero essi privatamente ai loro interessi su questo argomento, promovendo, come pare ne abbiano diritto, tante cause singole.

Su questo punto il Consiglio d'Amministrazione decise allora di sospendere per adesso la pubblicazione degli organici in attesa delle ulteriori decisioni del Governo o in aspettativa della sentenza del Magistrato.

Chiamata dal Ministro dell'Interno, è partita ieri sera da Milano per Roma la Commissione dei rappresentanti i ferrovieri per discutere e possibilmente intendersi per un accordo fra le due parti.

><

La Società Veneta e il suo personale.

Il giorno 25 febbraio u. s. ebbe luogo a Padova la riunione del Consiglio d'Amministrazione della Società Veneta.

In seguito alle deliberazioni presevi nei riguardi del personale, il presidente, onorevole senatore V. S. Breda, ha diretta ai capi-servizio, agli ingegneri dell'esercizio e delle officine una lettera nella quale porta a loro conoscenza, incaricandoli di comunicarlo a tutto il personale, che il Consiglio d'Amministrazione ha confermate le precedenti deliberazioni di fare a favore del personale stesso tutto quello che sia ragionevolmente compatibile colle condizioni della Società e li avverte d'essere tuttora disposto a ricevere ed a trattare coi mandatari che il personale credesse di eleggere nel proprio seno.

><

I prodotti delle Ferrovie italiane
dal 1° luglio al 31 Dicembre 1901.

Dal prospetto dei prodotti lordi approssimativi delle Strade Ferrate costituenti le Reti principali Mediterranea, Adriatica e Sicula e delle altre Ferrovie del Regno, compilato dal R. Ispettorato Generale dal 1° luglio al 31 dicembre 1901, in confronto con quelli del corrispondente periodo dell'esercizio finanziario 1900-901, togliamo le cifre seguenti:

Rete Adriatica. — Per la *Rete principale* i prodotti ammontarono nel periodo suddetto a L. 67,233,652 contro L. 63,321,501 nel periodo corrispondente dell'esercizio 1900-901, con un aumento quindi di L. 3,912,151.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 18,489,255.

Per la *Rete secondaria* L. 5,763,266 contro L. 5,251,102 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente, con un aumento quindi di L. 512,164.

Rete Mediterranea. — Per la *Rete principale* complessivamente, per il periodo suindicato, i prodotti ascesero a L. 75,106,572 contro L. 74,693,008 nel corrispondente periodo dell'esercizio 1900-901. Vi ha quindi un aumento di prodotto di L. 413,564.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 20,654,307.

Per la *Rete secondaria* L. 3,208,159 contro L. 3,066,327 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente e con un aumento di L. 141,832.

Rete Sicula. — Per la *Rete principale* i prodotti ammontarono nel periodo suindicato a L. 4,863,164 contro L. 4,862,262 nel periodo corrispondente dell'esercizio 1900-901, con un aumento quindi di L. 932.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 145,896.

Per la *Rete secondaria* L. 1,350,247 contro L. 1,319,623 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente, con un aumento di L. 30,624.

Lo Stato complessivamente partecipa ai prodotti delle tre Reti secondarie nella somma di L. 9,221,994.

Da queste cifre risulta un maggior prodotto di lire 1,804,229 per le tre grandi Reti, principali e secondarie.

><

Il parco vagoni al Campasso
e le linee di raccordo col Porto di Genova.

Siccome ci siamo sempre vivamente interessati per quanto riguarda l'esercizio ferroviario del Porto di Genova, crediamo utile di riprodurre le seguenti linee, pubblicate nel *Caffaro* del 23-24 febbraio scorso, a cui ci associamo, riguardanti l'esecuzione del grandioso Parco vagoni del Campasso presso Rivarolo e delle linee di raccordo del Parco stesso col Porto di Genova e con le ferrovie in esercizio.

Dopo d'aver ricordato i vari articoli pubblicati sull'argomento, che gli valsero l'adesione del ceto commerciale ed un articolo favorevole del nostro periodico, il giornale scrive:

La legge riguardante tale allacciamento, il quale ha, come abbiamo precedentemente detto, lo scopo precipuo di sfollare le calate dall'ingombro delle merci, di provvedere i vagoni necessari e rimediare all'inconveniente delle soste delle merci nelle chiatte, porta la data del 20 giugno 1901. Essa consta di tre articoli, e stabilisce con apposita Convenzione, fra i Ministri Branca e Finali e l'ingegnere comm. Maraini, in rappresentanza della Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo, le modalità dell'esecuzione dei lavori da farsi da detta Società contro una sovvenzione dello Stato alla Cassa per gli aumenti patrimoniali della Rete ferroviaria Mediterranea in lire 12,500,000, ripartita in cinque rate da liquidarsi negli Esercizi decorrenti fra il 1901 e il 1906.

Ora l'articolo 2° della Convenzione suddetta è redatto testualmente così:

« L'allacciamento ed il parco, di cui all'articolo 1° precedente, dovranno essere ultimati in modo da poter essere aperti regolarmente all'esercizio ***nel termine assoluto di due anni e mezzo, con decorrenza dalla data alla quale verrà fatta, mediante verbale, la completa consegna dei terreni alla Società, in relazione al successivo articolo 5°*** ».

L'articolo 5° così si esprime:

« Il Governo consegnerà alla Società le aree occorrenti per l'allacciamento ed il parco, di cui al precedente articolo 1°, le quali aree saranno dal Governo stesso espropriate direttamente a sua cura e spese senza alcuna ingerenza per parte della Società ».

La Convenzione porta la data del *3 febbraio 1901* ed è controsegnata dai Ministri Giusso e Di Broglio.

Ora, non ostante la forma esplicitamente chiara della Convenzione medesima e gli obblighi assunti dalle due parti contraenti, il Governo, al giorno in cui siamo, ***non ha consegnato un metro quadrato di terreno, nè demaniale, nè appartenente a privati.*** Ed ecco in qual modo sono curati, là dove si può e si deve, gli interessi del nostro porto, i quali sono poi anche gli interessi dello Stato. E poi ci chiameranno gli eterni brontoloni, gli egoistici sollecitatori di eccezionali beneficii per Genova ed il suo porto! Altro che beneficii!

A un anno dalla firma della Convenzione per l'allacciamento diretto del nostro porto col progettato ed approvato parco vagoni del Campasso, siamo ancora precisamente allo ***statu quo***, e nulla accenna al risveglio di chi deve interessarsi dell'esecuzione dei patti sanciti.

><

Per l'esercizio economico sulla Brescia-Cremona.

I Comuni di Pontevico, Olmeneta, Robecco d'Oglio, Verolanova, Manerbio, Bagnolo Mella e San Zeno Naviglio, che si trovano lungo il percorso della linea Brescia-Cremona, hanno presentato istanza a S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici affinchè voglia disporre che quella linea venga compresa fra quelle da designare per l'esperimento dell'esercizio economico.

I prefati Comuni osservano che altri paesi, prossimi alla linea, trarrebbero grande vantaggio dal nuovo servizio, mentre l'azienda ferroviaria conseguirebbe indubbiamente altrettanto utile.

La linea predetta, fin da quando venne costruita, la si ritenne linea secondaria, di carattere più provinciale che nazionale, da servire più specialmente per lo scambio ed il movimento dei due capoluoghi di provincia, Cremona e Brescia, e dei Comuni intermedi; epperò si ritiene che essa abbia i requisiti perchè vi si possa fare l'invocato esperimento.

><

Servizio merci a P. V. alla stazione di Valmozzola.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, per aderire alle vive istanze degli interessati, ha disposto perchè nella stazione di Valmozzola (lungo la ferrovia da Parma a Spezia) sia attuato il servizio completo delle merci a piccola velocità.

><

Servizio diretto viaggiatori Roma e Palermo via Napoli-Mare.

Il giorno 22 febbraio, presso il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, ebbe luogo una conferenza per stabilire accordi per l'attuazione di un nuovo esperimento del servizio diretto per viaggiatori e bagagli da Roma a Palermo, per Napoli-Mare.

Hanno preso parte alla conferenza: *Per l'Ispettorato governativo* i signori comm. Sanguini e cav. Barili. — *Pel Ministero delle Poste e dei Telegrafi* il signor comm. P. Lonardi. — *Per la Rete Mediterranea* i signori cav. Donadon e L. Melisurgo. — *Per la Navigazione Generale Italiana* il signor O. Manzitti.

Ci consta che nella conferenza si sono fissati fra i rappresentanti le varie Amministrazioni interessate, concreti accordi per poter ripristinare, sempre in via di esperimento, il preaccennato servizio colla data del 15 marzo corrente.

><

Esposizione agraria di Mantova.

Ci informano da Mantova che quel Consorzio Agrario Cooperativo ha indette, coll'appoggio del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, per il prossimo maggio, varie Esposizioni agrarie, cioè: un'esposizione di caseificio; un'esposizione di modelli di costruzioni, strumenti, macchine ed attrezzi per la conservazione dei foraggi e per il foraggiamento degli animali; una mostra, fuori concorso, di macchinario agricolo; un congresso nazionale di caseificio.

Le esposizioni agrarie saranno aperte nel periodo dal 18 al 30 maggio ed il congresso di caseificio sarà indetto pei giorni 23 e 24 dello stesso mese.

Per norma degli interessati troviamo opportuno avvertire che le Amministrazioni ferroviarie accorderanno le facilitazioni di viaggio in ferrovia, consentite dalla concessione speciale prima a favore degli espositori e dei giurati, e pel trasporto delle merci destinate alle esposizioni.

><

Le opere idrauliche.

Il Sotto-segretario di Stato pei Lavori Pubblici, onorevole Niccolini ha diramato ai Prefetti la seguente circolare:

« Con circolare 15 aprile 1882 si avvertiva che la competenza dei Prefetti a dichiarare di pubblica utilità opere idrauliche era limitata a quelle opere soltanto che sono designate al Titolo III, Capo I, della Legge sui lavori pubblici, 20 marzo 1865; e che conseguentemente per le condotte d'acqua ad uso potabile e per tutte le altre opere non contemplate in detta legge, la dichiarazione di pubblica utilità doveva, a norma dell'articolo 12 della Legge 25 giugno 1865, n. 2359, essere fatta con Decreto Reale, su proposta del Ministro dei Lavori Pubblici.

« Questa giurisprudenza, costantemente mantenuta dalla II Sezione del Consiglio di Stato, è stata confermata con parere di massima emesso dalle Sezioni unite del Consiglio stesso nell'adunanza generale del giorno 5 febbraio scorso.

« Nel mentre, a chiarire dubbi recentemente mossi da taluni Prefetti, si torna a raccomandare l'osservanza delle istruzioni impartite con la citata circolare ».

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in una vertenza fra il Comune di Ferrara ed il Ministero dei Lavori Pubblici (Direzione Generale delle opere idrauliche), ha espresso il parere che un binario di allacciamento fra lo scalo di un fiume o canale navigabile ed una prossima stazione ferroviaria (nella specie, allacciamento della Darsena del Po di Volano con la stazione di Ferrara), non può considerarsi opera idraulica di 2ª categoria, e non sono quindi ad esso applicabili le disposizioni degli articoli 92, n. 2, 94 e 95 della legge sulle opere pubbliche. Nemmeno può ritenersi applicabile ai porti o scali fluviali il principio già accettato dalla giurisprudenza, per quanto riguarda i porti marittimi, che gli impianti ferroviari delle calate siano da considerare vere e proprie opere portuali. Lo Stato non è quindi tenuto a concorrere nella spesa per la costruzione del predetto binario di allacciamento, promossa da un Consorzio a tale uopo volontariamente costituito.

><

Sentenza di Cassazione in una causa della Provincia di Campobasso.

La Cassazione di Roma, a Sezioni unite, in una causa del Ministero dei Lavori Pubblici contro la Provincia di Campobasso, in materia di irresponsabilità dello Stato

verso la Provincia, per rovina dipendente da costruzione difettosa di un ponte costruito dallo Stato per una strada provinciale, conformemente al giudicato della stessa Cassazione del 7 dicembre 1901 (di cui già abbiamo fatto cenno nel *Monitore*), ha sentenziato che, costruita dallo Stato per conto della provincia una strada di serie, a termini della Legge 23 luglio 1881, e consegnata la strada coi relativi manufatti alla provincia, non può lo Stato essere tenuto ad indennizzare la provincia per la rovina di un ponte, facente parte delta strada, rovina che si asserisca dovuta a difetto di costruzione.

><

Derivazione d'acqua.

Il signor Francesco Ferrero fu Luigi, di Bagnasco, comproprietario di uno stabilimento industriale per la distillazione del legno, posto nel Comune di Condove, ha presentato il progetto e la domanda di concessione di derivare un modulo d'acqua (100 litri al minuto secondo) dal torrente Gravio, allo scopo di aumentare la forza motrice e dare maggiore sviluppo allo stabilimento stesso.

La derivazione, secondo il progetto redatto dall'ingegnere Varazzani, si farebbe nel territorio di Mocchie e precisamente a m. 200 più a monte della confluenza col torrente Susa, e 20 metri più a valle dello sbocco delle bealere dei mulini. Quivi si costruirebbe una diga di legname sommergibile, il cui ciglio superiore si eleverebbe di m. 0,50 sul pelo dell'acqua in magra, e resterebbe m. 3 più basso dello sbocco delle bealere dei mulini, onde evitare qualsiasi rigurgito durante le piene. All'estremità della diga viene progettato l'edificio di presa, dopo il quale viene il canale derivatore in parte in muratura, in parte in cemento e in parte in legno, secondo la natura del terreno da attraversarsi.

La spesa per l'esecuzione di quest'opera viene preventivata in L. 58,000.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Gare aggiudicate provvisoriamente).

Presso la Direzione Generale della Rete Mediterranea ha avuto luogo la gara per l'appalto dei lavori di costruzione del muro di difesa contro le corrosioni della Roggia Mora al km. 8.061-8.096 della linea Novara-Romagnano. Le Ditte ammesse alla gara erano 12; ma hanno presentato offerta le Ditte: Fratelli Pietro e Carlo Bertolotti il ribasso del 10 per cento; Carlo Caldara l'8.50 per cento; Luigi Cottini il 7 per cento; Carlo Marchioni il 10.30 per cento; Antonio Bocca il 5 per cento. È quindi rimasta provvisoriamente aggiudicataria la Ditta Carlo Marchioni, fu Antonio, di Vignale (Novara), quale migliore offerente.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Gare aggiudicate provvisoriamente).

Presso la Società esercente la Rete Adriatica hanno avuto luogo le gare per l'appalto dei seguenti lavori:

Ampliamento delle stazioni di Poggio Rusco. Delle 15 Ditte ammesse alla gara, 7 soltanto hanno presentato offerta di ribasso, e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Ferdinando Cocchi col ribasso del 7 per cento;

Impianto del terzo binario nella stazione di Cattolica San Giovanni. Delle 17 Ditte ammesse alla gara, 9 soltanto hanno presentato offerta di ribasso, e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Francesco Bertazzoni col ribasso del 18.50 per cento.

><

Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

(Affari trattati nell'adunanza antimerid. del 28 febbraio 1902).

Progetto particolareggiato del primo gruppo di lavori per l'ampliamento e sistemazione della stazione di Padova.

Collaudo dei lavori eseguiti dall'impresa De Agostini per la costruzione di un cavalcavia al km. 0.602 della linea Ponte San Pietro-Seregno.

Costruzione di un nuovo ponticello al km. 239.233 della linea Roma-Pisa.

Collaudo dei lavori eseguiti dall'impresa Suguet per restauri alla galleria di Tercy sulla linea Ivrea-Aosta.

Collaudo dei lavori eseguiti dall'impresa Biagi per la ricostruzione dei volti e piedritti nella galleria Spina sulla linea Battipaglia-Reggio.

Liquidazione finale provvisoria dei lavori per l'ampliamento e sistemazione delle officine di Messina.

Concessione di compensi all'impresa Guarnieri in dipendenza dei lavori per il raddoppio del binario fra Roma Termini e Roma San Paolo.

Ampliamento della stazione di Catenanuova sulla linea Bicocca-Caldare.

Trasformazione in stazione della fermata di Acquicella sulla linea Messina-Siracusa.

Ampliamento e sistemazione delle officine di Palermo e di Messina.

Sistemazione del servizio d'acqua nella stazione di Palagiano sulla linea Bari-Taranto.

Questione di massima relativa all'accredito del valore dei materiali metallici d'armamento usati provenienti da lavori in conto costruzioni.

Condono di multa inflitta alla Ditta Cockerill per ritardata consegna di rotaie.

Domanda di concessione della ferrovia Rivarolo-Cuorgnè-Pont Canavese (L. 4500 per 30 anni).

Domanda di concessione della ferrovia Tortona-Villalvernia.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

RETE MEDITERRANEA:

Lavori necessari per rialzare due tratti di lastricato avvallato e per sistemare alcuni tramezzi lesionati ed alcuni serramenti del magazzino merci a grande velocità nella stazione di Roma Trastevere, L. 160.

Ampliamento del servizio merci e costruzione di un binario di scarto nella stazione di Monasterace, L. 12,600.

Impianto di una soneria di controllo al disco verso Mortara, nella stazione di Tromello, L. 320.

Acquisto dei materiali metallici d'armamento occorrenti negli esercizi 1901-902 e 1902-903, per il rifacimento in acciaio dei binari e degli scambi in ferro, L. 1,285,000.

Acquisto di materiali metallici d'armamento occorrenti per l'esecuzione dei lavori nelle stazioni e lungo le linee, L. 1,580,000.

Applicazione del freno Westinghouse completo, della condotta del freno stesso e dell'illuminazione elettrica col sistema degli accumulatori a 30 carrozze intercomunicanti per treni locali, destinate al servizio delle linee Varesine, L. 91,890.

Sistemazione definitiva e consolidamento di una tratta di scarpata franosa a sinistra della linea Oleggio-Pino, allo sbocco della galleria di Monvalle, fra i km. 31.367 e 31.392, L. 1300.

Impianto delle suonerie di controllo ai dischi della stazione di Ghemme, sulla linea Novara-Romagnano, L. 720.

Impianto delle suonerie di controllo ai dischi della stazione di Groppello, sulla linea Mortara-Pavia, L. 700.

Consolidamento del ponte in ferro sul torrente Forno, al km. 60.753 della linea Napoli-Eboli, L. 1080.

Rete Adriatica:

Trasformazione della stadera a ponte della stazione di Sant'Arcangelo, nonchè il suo spostamento unitamente alla relativa sagoma di carico, L. 1460.

Modificazioni alle stadere a ponte delle stazioni di Castelbolognese e di Cattolica, L. 1505.

Sistemazione delle stadere a ponte degli scali di S. Primiano e Vittorio Emanuele del porto di Ancona, L. 2531.62.

Modificazioni delle stadere a ponte delle stazioni di Carpi, Rolo, Novi e Suzzara, L. 1810.

Costruzione di un locale di deposito di materiali ad uso esclusivo del servizio della trazione per la Rete Adriatica, nella stazione di Brindisi Superiore, L. 1250.

Rete Sicula:

Completamento dell'ampliamento della stazione di Lontini, sulla linea Messina-Catania-Siracusa, L. 43,405.92.

Rafforzamento della travata metallica a 13 luci sul fiume Agrò, al km. 301.296 della linea Messina-Catania-Siracusa, L. 171,220.62.

Primo risanamento e completamento della massicciata su alcune tratte delle linee Messina-Catania-Siracusa e Palermo-Porto Empedocle, L. 321,020.54.

Ricostruzione di alcuni tratti della calotta della galleria di Magazzinazzo, sulla linea Roccapalumba-S. Caterina, L. 5500.

Riparazione del rivestimento murario delle gallerie Portella, Fasella e Misericordia, sulla linea Bicocca-Caldare, L. 4500.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Sostituzione nel deposito locomotive di Rivarolo Ligure di una bilancia a ponte di 30 tonnellate, a rotaie continue, a quella esistente di 20 tonnellate, per L. 6380.

Impianti di apparati centrali nelle stazioni di Albizzate e di Gazzada, riordino del segnalamento a protezione della stazione di Varese verso Gallarate, soppressione degli scambi incontrati di punta dai treni nelle stazioni di Vanzago-Parabiago e di Busto Arsizio, e impianto in quest'ultima di uno scambio di sicurezza, per L. 54,600, oltre il materiale metallico d'armamento.

Rete Adriatica:

Provvedimenti da attuarsi sulle linee Milano-Rovato, Treviglio-Bergamo-Rovato, Palazzolo-Paratico, Bergamo-Lecco, Ponte San Pietro-Seregno, Monza-Calolzio, Lecco-Camerlata, Milano-Piacenza, Pavia-Casalpusterlengo, Colico-Sondrio e Colico-Chiavenna, per la prevenzione degli infortuni sul lavoro, per L. 5320.

Provvedimenti da attuarsi sulle linee Bologna-Padova, Rovigo-Chioggia, Legnago-Monselice e Ferrara-Ravenna, per la prevenzione degli infortuni sul lavoro, per L. 5940.

><

Strade Ferrate Secondarie.

Prospetto dei prodotti del traffico ottenuti dal 1° luglio a tutto il mese di novembre 1901, in confronto di quelli avutisi nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Indicazione delle ferrovie	Esercizio 1901-1902	Esercizio 1900-1901	Differenza
Vicenza-Treviso e Vicenza-Thiene-Schio.	590,507	572,339	+ 18,168
Sarde Comp. Reale .	810,222	843,922	— 33,700
Secondarie Sarde . .	352,541	347,376	+ 5,165
Milano-Saronno-Erba .	1,866,466	1,812,919	+ 53,547
Novara-Seregno . .	343,638	334,484	+ 9,154
Conegliano-Vittorio .	54,571	50,165	+ 4,406
Parma-Suzzara . .	111,759	112,211	— 452
Schio-Arsiero e Schio-Torrebelvicino . .	78,771	82,334	— 3,593
Udine-Cividale-Confine	247,861	221,994	+ 25,867
Camposampiero-Montebelluna. . . .	95,143	92,063	+ 3,080
Bologna - Massalomb.	201,409	161,964	+ 39,445
Arezzo-Stia	84,228	82,187	+ 2,041
Torino-Ciriè-Lanzo .	340,866	333,955	+ 6,911
Torino-Rivoli . . .	73,524	72,092	+ 1,432
Settimo - Rivarolo-Castellamonte . . .	235,000	235,573	— 573
Palermo-Mars.-Trap.	734,229	694,391	+ 39,838
Sassuolo-Mod.-Finale	156,764	150,563	+ 6,201
Santhià-Biella . . .	336,266	332,364	+ 3,902
Ferr. di Reggio Em. .	176,838	159,532	+ 17,306
Roma-Albano-Nettuno	312,150	358,569	— 46,419
Ofantino - Margherita di Savoia . . .	10,052	11,003	— 951
Bergamo-Ponte Selva	245,103	226,650	+ 18,453
Sassi-Superga . . .	11,535	12,829	— 1,294
Fossano-Mondovì . .	19,781	18,627	+ 1,154
Menaggio - Porlezza e Luino-Ponte Tresa.	51,641	44,724	+ 6,917
Napoli-Nola-Baiano .	203,675	199,138	+ 4,537
Poggibonsi-Colle . .	31,167	28,963	+ 2,204
Arezzo-Fossato. . .	176,414	196,684	— 20,270
Basaluzzo-Frugarolo .	5,372	4,711	+ 661
Palermo-Corleone. .	146,372	131,335	+ 15,037
Monteponi-P. Vesme .	4,157	3,516	+ 641
Gozzano-Alzo . . .	15,314	11,948	+ 3,366
Ferrara-Suzzara . .	217,117	197,976	+ 19,141
Modena-Vignola . .	42,634	36,231	+ 6,403
Napoli-Pozzuoli-Cuma	177,403	176,754	+ 649
Verona-Caprino . .	70,346	67,598	+ 2,748
Napoli-Ottaiano . .	108,437	110,528	— 2,091
Cerignola Staz.-Città.	34,245	40,622	— 6,377
Economiche Biellesi .	90,618	107,517	— 16,899
Sant'Ellero-Saltino .	23,916	30,750	— 6,834
Roma-Ronciglione. .	303,800	343,200	— 39,400
Varese-Porto Ceresio .	47,450	45,100	+ 2,350
Circumetnea . . .	217,929	253,000	— 35,071
Tortona-Castelnuovo .	11,953	12,415	— 462
Rezzato-Vobarno . .	62,014	62,332	— 318
Iglesias-Monteponi .	1,952	1,987	— 35
Bari-Putignano . .	56,165	39,604	+ 16,561
Mandela-Subiaco . .	20,015	—	+ 20,015
Totale generale L.	9,609,330	9,466,739	+142,591

><

Il divieto ai ferrovieri militarizzati di partecipare alle riunioni.

Ieri mattina venne diramato dalla Direzione Generale della Mediterranea il seguente ordine di servizio a tutti gli uffici dipendenti:

« Il comandante del III Corpo d'armata, ordina che si faccia conoscere al personale ferroviario militarizzato come il partecipare a riunioni o conferenze che venissero fatte per protestare contro le disposizioni governative o

contro gli ordini delle Autorità costituite, viene considerato come una grave mancanza e verrebbe severamente punito.

« Esso deve per ciò essere preavvisato di astenersi assolutamente dal prendere parte a qualsiasi riunione di tal genere ».

><.

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministero dei Lavori Pubblici, d'accordo cogli altri Ministeri interessati, ha approvato le seguenti proposte delle Amministrazioni ferroviarie relative a concessioni speciali di tariffa:

1) Proposta della Mediterranea per concessione alla Ditta Raffaele Pedatella di trasportare almeno 50 tonn. di olio d'oliva in fusti a carro completo da Corigliano Calabro e da Rossano a stazioni della linea Genova-Ventimiglia, al prezzo di L. 50 alla tonn. nel periodo di un anno;

2) Proposta dell'Adriatica di rinnovare per la durata inscindibile di tre anni la concessione accordata al Cotonificio Amman per trasporti di cotoni sodi e carbon fossile fra Venezia e Pordenone;

3) Proposta dell'Adriatica di rinnovare per un altro anno la concessione accordata alla Ditta Rocca e Baratti per trasporti di catrame liquido in destinazione di Borgo San Donnino, ferme restando le stesse condizioni, con l'esclusione però delle provenienze dalle stazioni di Busto Arsizio e di Como;

4) Proposta della Mediterranea di rinnovare per un altro anno ed alle stesse condizioni la concessione accordata alla Ditta L. Martel e Comp. pel trasporto a carro completo di apparecchi per gas (macchine a gas povero, gasogeni, gazometri e relativi accessori);

5) Proposta dell'Adriatica, per la quale la concessione accordata alla Ditta Medicus e Comp. per trasporti di merci in genere in rispedizione da Udine, è stata volturata alle stesse condizioni e per tutto l'anno 1902 alla Ditta Jos. J. Leinkauf di Vienna;

6) Proposta della Mediterranea di rinnovare pel periodo dal 1° febbraio al 31 agosto del corrente anno la concessione accordata alla Ditta Pietro Girelli per trasporti di doghe da Ronciglione e Capranica a Civitavecchia, ferme le stesse condizioni e coll'impegno di un traffico minimo di 1000 tonn.;

7) Proposta dell'Adriatica di protrarre al 31 dicembre del corrente anno la scadenza della concessione accordata alla Ditta R. A. Ceccacci per trasporto di semolino, aumentando il quantitativo minimo d'impegno di altre 1000 tonn.;

8) Proposta dell'Adriatica di rinnovare per altri tre anni ed alle stesse condizioni, con decorrenza dal 1° marzo la concessione accordata alla Ditta Padoa e Semplicini per trasporto di vini e mosto;

9) Proposta dell'Adriatica per concessione alla Ditta Battaini, ing. Brugnatelli, Canzi e Moretti di Milano, di eseguire i suoi trasporti di pietra detta di S. Fidelino alle seguenti condizioni: *a*) vincolo di un traffico minimo di 250 tonn. di merce in partenza dalle stazioni di Novate Mezzola e Samolaco, ed in destinazione di Milano Porta Sempione, Porta Ticinese e porta Romana; *b*) riduzione del 12 0[0 sui prezzi della tariffa speciale n. 121, serie H, escluso il diritto fisso e limitatamente al percorso adriatico; *c*) obbligo di effettuare i trasporti a vagone completo, con carico fino alla portata; *d*) carico e scarico a cura della Ditta con abbuono delle quote relative.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Domodossola-Iselle. — I lavori di questa importante linea di accesso al Sempione, la cui costruzione fu, com'è noto, affidata alla Mediterranea, dopo essere stati per qualche tempo sospesi a cagione delle forti nevicate, furono ripresi la settimana scorsa e sono condotti con grande attività, specialmente nel tratto tra il ponte in vivo sul Bogna e la galleria di Crevola.

Il sottopassaggio ferroviario della strada nazionale presso la Cappuccina è ultimato, come trovasi a buon punto la profonda trincea che dalla prima casa cantoniera, già costrutta, va alla stazione di Domodossola.

Le pile del ponte a cinque arcate sul Bogna sono pure in corso di finimento, e fra breve si darà principio alla costruzione delle arcate in mattoni. Il viadotto sul piano di Cuddo, sotto cui dovrà passare la strada carreggiabile per Preglia, è pure completamente terminato.

Nella galleria di Crevola proseguono con alacrità i lavori di escavazione. Nella galleria elicoidale di Trasquera la perforazione si avvicina rapidamente ai 1000 metri con sistema meccanico.

Gli operai impiegati sono circa 2500, tutti italiani ed in gran parte delle provincie meridionali.

Ferrovia Viareggio-Livorno-Cecina. — Si tenne, giorni sono, a Livorno, fra il Presidente di quella Deputazione, comm. Malenchini, il deputato provinciale comm. Senzi e l'ing. Giuli, una conferenza per concordare le modificazioni al progetto per la ferrovia Viareggio-Livorno-Cecina, alla cui compilazione lo stesso ingegnere prese parte. Venne dato incarico all'ing. Giuli di studiare le lievi aggiunte e modificazioni proposte dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e di riferire nel più breve tempo possibile.

Ferrovia Centrale Umbra. — È stata dal Comitato Superiore delle Strade Ferrate approvata, con qualche riserva, la domanda di concessione della ferrovia Umbertide-Ponte San Giovanni-Todi-Terni, con una sovvenzione annua chilometrica di L. 8000 per 70 anni.

Ferrovia Pavia-Brescia. — In un'adunanza tenuta recentemente dai rappresentanti dei comuni interessati alla costruzione di questa linea venne deliberato di patrocinare il progetto dell'ing. Mantegazza edito nel 1876, dando questo il maggior affidamento di riuscita.

La nuova ferrovia partirebbe da Pavia usufruendo sino a Motta S. Damiano dell'attuale linea Pavia-Cremona, e con tracciato quasi rettilineo toccherebbe Villanterio, S. Angelo, Bagnolo, Crema, Offanengo, Romanengo, Soncino, Orzinuovi, Pompiano, Lograto e raggiungerebbe la Milano-Venezia poco più a nord di Brescia.

Ferrovia Thiene-Asiago. — È stato stipulato il contratto colla Società Veneta per la costruzione e l'esercizio della ferrovia Thiene-Asiago. I lavori saranno iniziati nella primavera prossima.

Ferrovia Dig-Digta-Ghinda. — Il 5 marzo si imbarcherà a Napoli la spedizione per la costruzione della ferrovia tra Dig-Digta e Ghinda, costruzione che, come abbiamo annunciato, fu assunta dall'ing. Grigolatti di Verona e dal banchiere Rosazza di Biella. Per i lavori necessari fu raccolto tutto nel biellese.

Da Verona partiranno l'ing. Grigolatti, l'ing. Zaccaria e quattro assistenti.

Da Biella partiranno il Rosazza, quattro ingegneri ed otto aiutanti.

La linea ferroviaria, come si sa, è lunga 36 km. e dovrà essere costruita entro 30 mesi a partire dall'aprile prossimo. I primi mesi saranno occupati per costruire cantieri, fornaci e strade di servizio.

L'Impresa avrà per il primo anno anche l'esercizio della linea.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1901 al 20 febbraio 1902.* — Nella decade dall'11 al 20 febbraio 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 3,852,182.00, con un aumento di L. 187,989.59 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1901 al 20 febbraio 1902 si ragguaglia a L. 96,541,469.11, presentando un aumento di L. 1,535,288.75 in confronto dello stesso periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 20 febbraio 1902.* — Nella decade dall'11 al 20 febbraio 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 2,932,557.30, con un aumento di lire 152,087.56 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° al 20 febbraio 1902 si ragguaglia a L. 14,656,363.08, e presenta un aumento di lire 1,035,513.46 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Per la ferrovia di Blenio.* — In Dongio fu tenuta un'adunanza numerosa per sentire il rapporto del signor Bolla sulla costruenda strada ferrata Biasca-Acquarossa-Olivone.

Il rapporto fu sufficientemente ponderato e dettagliato. Da esso rilevasi quale vantaggio arrecherebbe una ferrovia regionale nella valle di Blenio, la quale, secondo i calcoli del Comitato promotore, renderebbe certamente almeno l'interesse del capitale impiegato in ragione del tre per cento all'anno.

— *Ferrovia del San Salvatore.* — L'esercizio della ferrovia del San Salvatore viene ripreso oggi, 1° marzo.

Ferrovie Francesi. — È stato presentato alla Camera il progetto di legge per il compimento delle espropriazioni necessarie all'impianto delle ferrovie di interesse locale da Pierrefitte a La Raillère per Cauteret e da Pierrefitte a Luz-Saint-Sauveur.

Queste due linee a trazione elettrica sono state dichiarate di utilità pubblica fin del luglio 1895 e sono attualmente in esercizio.

L'aumento del traffico rese necessario l'impianto d'una seconda officina per la produzione di energia. Le espropriazioni si riferiscono appunto a questo nuovo impianto.

Ferrovie Austriache. — *Ferrovie elettriche e funicolari nel 1899.* — La *Statistica delle ferrovie a trazione a vapore austriache* fornisce le seguenti cifre circa l'esercizio del 1899:

		Linee elettriche	Funicolari
Lunghezza costruita . . .	km.	167.718	0.917
Lunghezza media esercitata .	»	126.979	0.641
Spese d'impianto	fior.	21,609,661	617,927
Prodotti totali d'esercizio . .	»	3,378,734	37,136
Spese » . .	»	2.028,823	36,952
Prodotto netto	»	1,349,911	184
Prodotti diversi	»	217,331	11,123
Utile disponibile	»	1,567,242	11,307

Notizie Diverse

La Società dei trams napoletani e il Comune. — In conseguenza dell'annullamento dell'ultimo contratto stipulato fra il Comune di Napoli e la Società dei trams, questa ha intimato un atto col quale chiede al Comune la somma di 13 milioni in rimborso delle spese fatte per la trasformazione della trazione da animale in elettrica, dei canoni pagati al Municipio in base al contratto del 1898, del residuo debito per l'anticipazione fatta al Comune di due milioni, delle spese incontrate per l'acquisto di tutto il materiale della vecchia società degli omnibus per l'esercizio dei medesimi, dei canoni accertati dovuti dalla Società degli omnibus pagati dalla Società dei trams e, infine, pei canoni degli omnibus pagati dal 1° gennaio 1898.

I lavori del tunnel al Quirinale. — Gl'importanti lavori del tunnel attraverso il Quirinale, condotti dall'Impresa Spadari, procedono colla massima regolarità e speditezza.

La rimozione delle terre dalla parte di via Rasella si è spinta per oltre 80 metri, mentre è stata contemporaneamente eseguita gran parte dell'arco rovescio e delle fognature.

Dalla parte di via Nazionale il tunnel è completamente libero per circa 60 metri. Quivi i lavori vanno un po' più a rilento pel terreno cretaceo che si è incontrato, a differenza della parte opposta dove non si è trovata finora che dell'arena, e perchè in ogni modo non è il caso di avanzare con grande alacrità, finchè non sia ultimato il rivestimento della vòlta sotto la Manica Lunga, un lavoro già a buon porto e che sarà ultimato fra brevissimo tempo.

L'intera opera potrà quindi essere compiuta, meno i lavori di ornamentazione, anche prima del termine stabilito, ritenendosi che per la fine del maggio prossimo tutta la galleria potrà essere sgombrata completamente dalle terre.

Per la corrispondenza commerciale. — Il Ministero delle poste e telegrafi ha disposto che le fatture di commercio abbiano corso con l'affrancatura di due centesimi, purchè rispondano alle seguenti condizioni: *a*) siano spedite aperte e la spedizione consti di un sol foglio, con busta o senza; *b*) non contengano altro manoscritto che il nome e l'indirizzo del mittente o del suo rappresentante o commissionario, le date di rimessa della merce e di regolamento e le cifre costituenti la quantità e l'importo della merce.

Sulle fatture così compilate sarà ammessa qualsiasi altra indicazione stampata od autografata e le indicazioni stampate potranno essere in parte cancellate o sottolineate; sulle fatture stesse potranno infine applicarsi marche da bollo e firme di quietanza.

Il telegrafo senza fili. — Al Ministero della Marina è pervenuta una dotta Relazione del capitano di corvetta Bonomo, sugli esperimenti eseguiti col telegrafo senza fili, sistema Marconi, nell'alto Tirreno, durante sette mesi.

Gli esperimenti diedero risultati più che soddisfacenti, le segnalazioni si ebbero distinte fra le varie stazioni impiantate lungo la costa e nelle isole prospicienti.

Interessantissime riuscirono le prove fatte fra le navi e la terra e fra navi e navi.

La Relazione accenna anche ad alcuni miglioramenti introdotti negli apparecchi e consigliati dall'esperienza.

I risultati scientifici di questi esperimenti saranno pubblicati sulla *Rivista Marittima.*

Telegrafo senza pile. — Il signor Chicca, operaio nell'arsenale di Taranto, ha immaginato un telegrafo senza pile destinato a trasmettere ordini a distanza. L'apparecchio è un elettromagnete a magnete permanente che dà la corrente girando una manovella. Ad ogni azione sul trasmettitore se ne riproduce una identica sul ricevitore.

Un quadrante alle due stazioni con ago e graduazione indica gli ordini.

Il ritorno della corrente avviene per la terra, per cui un solo conduttore è necessario per congiungere gli apparecchi trasmettente e ricevente.

Il sistema pare abbia dato buoni risultati, tanto che a cura della R. Marina verrà sperimentato sulle navi per la trasmissione di ordini dai ponti di comando delle navi alle macchine motrici.

Luce e calore a buon mercato. — Telegrafano da Amburgo che il chimico Carlo Fietz ha inventato un fluido che amalgamato con l'acqua forma un liquido di potenza luminosa, doppia del petrolio.

Il calore che si sviluppa in tal modo assai economico, può servire anche per riscaldamento.

Si è costituita una Società per usufruire l'invenzione.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Lavori e Forniture per Ferrovie.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Adunanza del Comitato e del Consiglio di Amministrazione, in Roma, 28 febbraio). — Colla Società Milanese, per l'agglomerazione dei carboni a Civitavecchia per fornitura di tonn. 8000 di mattonelle di carbone inglese.

Colla Società Meridionale per i carboni di Torre Annunziata, per fornitura di tonn. 8000 di mattonelle come sopra.

Colla Società Anonima Carbonifera Industriale Italiana di Genova, per fornitura di tonn. 30,000 di mattonelle confezionate con minuto Cardiff lavato o con carbone americano.

Colla Società suddetta per tonn. 11,000 di mattonelle confezionate con carbone inglese.

Colla Ditta Pyman, Watson e C., di Cardiff, per tonn. 70,000 di carbone grosso inglese mezzo grasso e di tonn. 35,000 di minuto.

Colla Ditta Watts, Watts e C., di Cardiff, per fornitura di tonn. 50,000 di carbone grosso inglese mezzo grasso e di tonnellate 35,000 di minuto.

Colla Ditta F. Campanile ed E. Ricciardi, di Napoli, per fornitura di tonn. 3000 di carbone coke gas.

Colla Unione Vendita Punte Nazionali, di Milano, per fornitura di kg. 40,000 di bullette di filo di ferro.

Colla Ditta Fratelli Polla, di Torino, per fornitura di chilogrammi 100,000 di ghisa fusa in pezzi greggi.

Colla Società Alti Forni, Fonderie e Acciaierie, di Terni, per fornitura di n. 10 gru idrauliche isolate.

Colla Società Ligure Metallurgica, di Genova, per fornitura di kg. 100,000 di lamiere di forro omogeneo.

Colla Società delle Cartiere Meridionali, Isola del Liri Superiore, per fornitura di 450,000 rotoli di carta in zone per telegrafo.

Colla Ditta ing. Gio. Servettaz, di Savona, per fornitura di n. 61 semafori e relativi accessori.

Colla Società Ligure Metallurgica, di Genova, per fornitura di n. 1050 molle di sospensione per carri.

Colla Heddernheimer Kupferwerk-vorm F. A. Hesse Sönne, di Heddernheim, per fornitura di n. 200 piastre di rame rosso per focolai di locomotive.

Colla Ditta Calderai, Allegri e Lazzarini, per rialzamento di due travate del ponte al km. 56.828, della travata sinistra del ponte al km. 59.248 e per la costruzione di un ponte di legno a semplice binario fra le murature rimaste del ponte al km. 65,867, lavori occorrenti per ristabilire l'esercizio sulla Roma-Napoli, interrotto dalle piene del Sacco.

Colla Ditta Vita Francesco e Giuseppe, per sistemazione galleria del Sansinato fra le progressive 36.575 e 36.643 della Catanzaro-S. Eufemia.

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Comitato Società esecutorie pie disposizioni di Siena (6 marzo, ore 12.30). — Appalto dei lavori di movimento di terra ed altre opere per assestamento dell'area pel nuovo fabbricato ad uso villa per signore, vicino al manicomio di S. Nicolò. Imp. L. 12,478. Cauzione L. 1500.

Municipio di Lucca (8 marzo, ore 10). — Appalto dei lavori per la costruzione di un tratto di strada compreso fra la villa Rugani e il colle delle Monache in Castagnori. Imp. L. 17,421.55. Cauz. lire 1800. Consegna lavori 180 giorni. Fatali 24 marzo, ore 11.

Municipio di Riesi (*Caltanissetta*) (10 marzo, ore 12). — Appalto dei lavori della condottura delle acque potabili così dette del Pantano, provv. agg. col ribasso del 20 0[0 su L. 219,118.39. Cauz. provv. L. 5000.

R. Prefettura di Parma (12 marzo, ore 10, unico ad off. segrete). — Appalto dei lavori di sistemazione dell'argine destro della Fossaccia Scannabecco pel tratto compreso fra il ponte del Carzeto e lo scaricatore del Gatto, lungo m. 2257, nel Comune di San Secondo. Imp. L. 10,500. Cauz. provv. L. 500. Documenti 5 marzo. Consegna lavori 90 giorni.

Municipio di Trapani (12 marzo, ore 12). — Appalto dei lavori di ricostruzione del basolato di via Cortina e delle vie traverse col corso Vittorio Emanuele, nonchè dei raccordi delle vie traverse con via S. Francesco d'Assisi. Imp. L. 31,000, pagabili in 5 esercizi. Cauz. provv. L. 3100 e L. 500 per spese. Consegna lavori 8 mesi. Fatali 29 marzo, ore 12.

Municipio di Sampierdarena (*Genova*) (12 marzo, ore 11, offerte segrete). — Appalto dei lavori per la costruzione di un mercato pubblico nel giardino del teatro Modena. Imp. L. 76,000, ivi comprese L. 1913.27 a disposizione dell'Amministrazione. Cauz. provv. L. 5000, def. L. 7000. Fatali 26 marzo, ore 12. Docum. 12 marzo, ore 10.

Municipio di Genova (14 marzo, ore 14, ad off. segr.) — Appalto dei lavori di allargamento e sistemazione della strada fra piazza Leopardi e Sturla, da eseguirsi nel termine di tre mesi. Cauz. provv. L. 7000 e L. 1500 per spese. Fatali 29 marzo.

Direzione Genio militare di Ancona (15 marzo, ore 15, unico ad off. segr.). — Appalto dei lavori per la costruzione d'una casermetta per un battaglione di fanteria e di altre opere accessorie in Fano. Imp. L. 240,000. Cauz. L. 24,000. Consegna lavori 300 giorni. Doc. 11 marzo.

Sotto-Direzione del Genio militare di Livorno (17 marzo, ore 10, unico ad off. segr.). — Appalto dei lavori di costruzione di una cancellata in ferro per recingere la R. Accademia navale di Livorno. Imp. L. 38,500. Consegna lavori 280 giorni. Doc. 15 marzo. Cauzione provv. L. 3850, def. L. 3850.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Generale Arsenali di Spezia e Napoli (6 marzo, ore 12). — Fornitura di chiavarde e chiavardette ferro omogeneo, per L. 56,500, provv. agg. per L. 45,143.50, col ribasso cioè del 20.10 0[0, dep. L. 5600 in tesoreria. Consegna agli arsenali di Spezia, Napoli e Taranto ed al cantiere di Castellammare, come da capitolato.

Direzione Generale RR. Arsenali di Spezia, Napoli e Venezia (6 marzo, ore 12). — Fornitura alla R. Marina di madreviti e maschi, per L. 52,900, provv. agg. per L. 40,752.45, col rib. cioè del 5.55 0[0, da consegnarsi nei RR. Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia e Taranto, e nel R. Cantiere di Castellammare. Dep. L. 5290.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Febbr. 22	Marzo 1
Azioni Ferrovie Biella	L. 528	530
» » Mediterranee	» 447	447
» » Meridionali	» 636.50	638
» » Pinerolo (1ª emiss.)	» 380	390
» » » (2ª »)	» 358	370
» » Secondarie Sarde	» 215	215
» » Sicule	» 667	667
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.*	» 327.25	327.50
» » Cuneo 3 0[0	» 358	358
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1[2 %	» 100.10	100.10
» » Mediterranee 4 0[0	» 501.50	500
» » Meridionali	» 336.50	326.25
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 316	316
» » » 2ª emiss. »	307	306
» » Sarde, serie *A*	» 330	330
» » » serie *B*	» 330	330
» » » 1879	» 330	330
» » Savona	» 358	358
» » Secondarie Sarde	» 498	496
» » Sicule 40[0 oro	» 513	514
» » Tirreno	» 504	504
» » Vittorio Emanuele	» 316	360.50

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1901-1902. — *Dall'11 al 20 Febbraio 1902. — 23ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	**4760**	**4726**	+ **34**	**1028**	**1033**	— **5**
Media	**4760**	**4731**	+ **29**	**1013**	**1029**	— **16**
Viaggiatori	1,303,379.91	1,276,609.84	+ 26,770.07	47,412.82	46,439.01	+ 973.81
Bagagli e cani	76,277.15	74,823.12	+ 1,454.03	1,090.89	1,070.09	+ 20.80
Merci a G.V. e P.V. acc.	370,376.54	338,104.15	+ 32,272.39	11,927.90	10,888.57	+ 1,039.33
Merci a P. V.	1,975,638.09	1,851,296.50	+ 124,341.59	66,078.70	64,961.13	+ 1,117.57
TOTALE	3,725,671.69	3,540,833.61	+ 184,838.08	126,510.31	123,358.80	+ 3,151.51
Prodotti dal 1° Luglio 1901 al 20 Febbraio 1902.						
Viaggiatori	34,633,293.38	35,936,999.63	— 1,303,706.25	1,522,567.51	1,609,563.54	— 86,996.03
Bagagli e cani	1,658,828.49	1,755,236.66	— 96,408.17	40,199.63	43,911.42	— 3,711.79
Merci a G.V. e P. V. acc.	9,259,354.69	8,788,077.62	+ 471,277.07	320,841.87	303,235.67	+ 17,606.20
Merci a P. V.	47,333,872.18	44,893,592.90	+ 2,440,279.28	1,796,358.18	1,699,409.74	+ 96,948.44
TOTALE	92,885,348.74	91,373,906.81	+ 1,511,441.93	3,679,967.19	3,656,120.37	+ 23,846.82
Prodotto per chilometro.						
della decade	782.70	749.22	+ 33.48	123.06	199.42	+ 3.64
riassuntivo	19,513.73	19,313.87	+ 199.86	3,632.74	3,553.08	+ 79.66

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI – Londra (2) 1ª classe	Londra (2) 2ª classe	Parigi (3) 1ª classe	Parigi (3) 2ª classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO – Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1ª classe	Londra (4) 2ª classe	Londra (4) validità	Parigi (5) 1ª classe	Parigi (5) 2ª classe	Parigi (5) validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne)	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	188 25	126 15	111 40	76 65	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	-			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	--			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	-			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	-			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1ª e 2ª CLASSE							Treno lusso PENINSULAR-EXPRESS part. da Londra il venerdì
					(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	—	9 — a.	10 — a.	—	—	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	—	—		—	11 — a.	—		—
Douvres. . . . . . . —	—	11 06 a.		—	1 — p.	11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	—	12 31 p.		—	2 20 p.	12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	(F)	12 35 p.		—	2 24 p.	12 24 a.		12 24 a.
	W. R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 20 p.		—	3 — p.	1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 26 p.		—	3 06 p.	1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.		1 58 p.		—		2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.		1 59 p.		—		2 31 a.		
Folkestone . . . Par.			11 50 a.	—				
Boulogne (Buffet) Maritime o. E. oc. Arr.			1 30 p.	—				
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.			1 34 p.	—				
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.			2 20 p.	—				
Boulogne Central Arr.			2 25 p.	—				
Boulogne Central Par.			2 35 p.	—				
Amiens (Buffet) Arr.		3 44 p.	4 10 p.	—	5 16 p.	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.		3 49 p.	4 15 p.	—	5 21 p.	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.	5 45 p.	5 50 p.	—	7 — p.	5 50 a.		Per la grande cintura
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	5 52 p.	—	7 42 p.	—	7 42 p.	7 03 a.		
Paris-PLM (Buff.) Arr.	6 32 p.	—	8 32 p.	—	8 32 p.	7 43 a.		
	1ª 2ª cl. (L)	W. L. 1ª 2ª (H)	1ª 2ª cl.	1ª 2ª cl.	Lusso (X)	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	10 20 p.	10 30 p.	1 35 p.	9 30 a.	2 — p.	
Dijon . . . . Arr.	12 20 p.	1 33 a.	2 40 a.	3 45 a.	5 38 p.	2 24 p.	7 15 p.	9 35 a.
Evian . . . . . —	2 16 p.	10 45 a.	—	2 16 p.	—	—	—	—
Genève . . . . —	10 43 a.	6 57 a.	—	11 14 a.	—	10 45 p.	—	—
Le Fayet-St-Gervais (Chamonix). . . . —	3 31 p.	12 20 p.	—	8 — p.	—	—	—	1 — p.
Aix-les-Bains . . . . —	8 58 a.	6 02 a.	6 46 a.	1 54 p.	9 39 p.	8 51 p.	12 21 a.	1 42 p.
Chambéry. . . . . . —	9 32 a.	6 37 a.	7 10 a.	2 31 p.	9 59 p.	9 26 p.	12 45 a.	2 03 p.
Modane . . . . —	1 46 p.	—	9 57 a.	7 42 p.	12 29 a.	—	3 34 a.	4 55 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	18 55	—	14 22	4 55	—	—	8 20 a.	21 16
Torino. . . . . . . Par.	20 —	—	14 50	6 45	—	—	8 45	Sleeping-cars con Dining-car
Novara . . . . . . Arr.	21 56	—	16 47	9 14	—	—	10 55	
Milano . . . . . . Arr.	23 05	—	17 45	10 15	—	—	12 6	
Venezia . . . . . . Arr.	—	—	23 30	—	—	—	18 45	
Torino. . . . . . . Par.	20 05	—	15 —	5 25	—	—	8 40	
Genova . . . . . . Arr.	23 20	—	18 25	8 45	—	—	12 —	
San-Remo. . . —	5 45	—	23 33	—	—	—	16 44	
Pisa. . . . . —	3 20	—	23 25	12 35	—	—	17 —	
Firenze . . . . —	7 15	—	1 20	17 28	—	—	19 15	
Livorno. . . . —	5 36	—	0 7	15 5	—	—	18 —	
Roma . . . . —	10 10	—	7 —	19 15	—	—	23 43	
Napoli . . . . —	18 35	—	13 36	0 35	—	—	7 —	
Brindisi . . . . —	—	—	8 16	—	—	—	18 7	
Torino. . . . . . . Par.	20 05	—	—	—	—	—	8 40	21 30
Alessandria . . . . Arr.	21 32	—	—	—	—	—	10 13	22 59
Bologna . . . . —	2 31	—	—	—	—	—	14 50	3 01
Ancona . . . . —	7 13	—	—	—	—	—	23 —	6 40
Brindisi. . . . —	21 48	—	—	—	—	—	10 59	17 20
Firenze . . . . —	6 34	—	—	—	—	—	18 3	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	13 10	—	—	—	—	—	23 25	
Napoli. . . . . . . Arr.	18 35	—	—	—	—	—	7 —	

RITORNO

STAZIONI	1ª e 2ª CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . Par.	8 50	—	—	15 5	Lusso (X)	—	—
Roma . . . . —	14 30	—	—	23 10		—	—
Firenze . . . . —	21 10	—	—	6 10	—	—	—
Brindisi . . . . —	7 —	—	—	17 33	—	—	—
Ancona . . . . —	20 25	—	—	5 35	—	—	—
Bologna. . . . . . . —	1 35	—	—	10 30	—	10 30	—
Alessandria . . . . . —	7 15	—	14 20	17 10	—	21 55	—
Torino. . . . . . . Arr.	9 2	—	16 05	19 10	—	23 35	—
Brindisi. . . . . . Par.	—	—	18 35	—	—	9 42	—
Napoli. . . . . —	8 50	—	15 50	—	—	23 15	—
Roma . . . . —	14 50	—	21 —	—	14 20	8 15	—
Livorno . . . . —	21 6	—	2 —	8 30	19 25	13 15	—
Firenze . . . . —	19 35	—	21 5	7 15	17 30	12 10	—
Pisa. . . . . —	22 15	—	3 5	9 8	20 45	15 —	—
San Remo . . . —	18 32	—	1 45	8 9	—	14 15	—
Genova . . . . —	3 5	—	7 5	14 55	0 35	20 —	—
Torino. . . . . . . Arr.	7 —	—	10 25	19 10	4 50	23 35	—
Venezia . . . . . . Par.	—	—	—	8 45	—	14 —	—
Milano . . . . . . Par.	—	—	7 5	16 —	—	20 15	—
Novara . . . . —	—	—	8 7	17 1	—	21 15	—
Torino. . . . . . . Arr.	—	—	10 20	19 5	—	23 10	—
	(D)						
Torino. . . . . . . Par.	7 45	—	13 30	19 30	4 26	—	24 —
Modane (ora franc.) . —	11 35 a.	—	5 20 p.	10 10 p.	7 24 a.	—	3 20 a.
Chambéry . . . . . . —	3 — p.	—	8 38 p.	12 22 a.	9 35 a.	6 47 a.	5 57 a.
Aix-les-Bains . . . . —	3 44 p.	—	9 12 p.	12 04 a.	9 55 a.	7 22 a.	6 18 a.
Le Fayet-St-Gervais —	11 15 a.	—	4 15 p.	2 — p.	—	—	—
Evian . . . . . —	12 38 p.	—	5 32 p.	—	—	4 40 a.	—
Genève . . . . —	1 52 p.	—	8 02 p.	9 10 p.	—	5 53 a.	3 38 a.
	1ª cl.						
Dijon . . . . —	12 4 a.	—	1 59 a.	5 9 a.	2 19 p.	1 23 p.	11 33 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	6 9 a.	—	6 38 a.	9 23 a.	6 41 p.	6 31 p.	5 15 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 12 a.		—	10 3 a.	—	6 47 p.	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	8 03 a.		—	10 52 a.	—	7 42 p.	
	1ª 2ª cl.	(G) 1ª 2ª cl. W. R.	1ª 2ª cl.	Déjeun. 1ª 2ª cl. W.R(A)		Pranzo 1ª 2ª 3ª (**)	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	8 40 a.	9 35 a.	10 30 a.	11 20 a.	—	9 — p.	
Amiens (Buffet) Arr.	10 28 a.		12 mer.	12 52 p.	—	10 46 p.	
Amiens (Buffet) Par.	10 33 a.		12 20 p.	12 57 p.	—	10 51 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	12 18 p.		1 50 p.		—		
Boulogne (Buffet) Central Par.	12 28 p.		1 53 p.		—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.			1 58 p.		—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.			2 12 p.		—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora E. oc. Par.			2 08 p.		—		
Folkestone . . . Par.			4 10 p.		—		
Boulogne-Tintelleries Arr.	12 07 p.				—	12 31 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.	12 09 p.				—	12 33 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.	12 45 p.			2 55 p.	—	1 12 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.	12 57 p.	1 15 p.		3 01 p.	—	1 21 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.	1 30 p.			3 19 p.	—	1 39 a.	
Calais Maritime ora Eur. occ. Par.	1 26 p.			3 15 p.	—	1 35 a.	
Douvres. . . . . . . —	3 05 p.			5 15 p.	—	3 40 a.	
Londres Victoria . Arr.	—			7 — p.	—	—	
Londres Ch.-Cross. Arr.	4 55 p.		5 50 p.	—	—	5 40 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2ª classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3ª classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3ª classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3ª classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3ª classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2ª classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1ª e 2ª classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1ª e 2ª classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant riservato ai viaggiatori di 1ª classe. Non sono ammessi i viaggiatori di 2ª classe se non pagano il supplemento dalla 2ª alla 1ª classe. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1ª e 2ª classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 10.30 ant. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di 1ª e 2ª classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Calais col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 11.20 ant. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2ª cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2ª classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1ª, 2ª e 3ª classe da Torino a Macon e solo 1ª classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1ª, 2ª e 3ª classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.30 a. fa servizio solo viaggiatori di 1ª classe da Parigi a Culoz e 1ª e 2ª classe da Lyon (via Ambérieu); 1ª, 2ª e 3ª classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1ª e 2ª classe da Parigi a Macon e 1ª, 2ª e 3ª classe da Macon a Torino. — (X) Dal 20 novembre al 9 gennaio i treni di lusso Parigi-Roma avranno luogo tre volte per settimana, cioè: il lunedì, mercoledì e venerdì in partenza da Parigi; martedì, giovedì e sabato in partenza da Modane. Dal 10 gennaio fino al 15 maggio tutti i giorni. Questo treno è composto di *wagons-lits* e di *restaurant*.

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato Lire 2,500,000)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.
Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.
Tettoie.
Ferrovie a dentiera e Funicolari.
Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.
Trasporti di forza motrice a distanza.
Illuminazione elettrica.
Ferrovie e Tramvie elettriche.
Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.

Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi ai sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Andrea Doria, n. 8, p. 1°.

GENOVA W. JESINGHAUS & C^IA

Palazzo Doria

TRASPORTI INTERNAZIONALI

Sbarchi — Imbarchi — Operazioni Doganali — Assicurazioni
Incassi — Magazzini di Deposito

LINEA REGOLARE PROPRIA fra **GENOVA** e la **SPAGNA**

Il nostro Vapore « GERMANIA » è adatto al trasporto di Macchine sotto coperta (boccaporto m. 7 × m. 3).

Corrispondenti ed Agenti nelle principali città del Mondo.

Telegrammi: **Jesinghaus.** — Telefono **606.** ABC A1 Lieber's Scott's Codes.

FRANCESCO CASANOVA
Libraio di S. M. il Re d'Italia
TORINO - *Piazza Carignano* - **TORINO**

LUIGI LENCHANTIN

VIE E MEZZI DI COMUNICAZIONE

Vol. I. — **Strade Ferrate**
con quattordici tavole in nero ed a colori.
Vol. II. — **Strade Ordinarie**
Vie acquee-Telegrafia-Aerostatica ed Areonautica
con undici tavole in nero ed a colori.
2 vol. in-16° di pag. 603, L. **6.**

Ditta MACCHI, IZAR e C. di F.lli MACCHI e PASSONI

Via Carlo Farini, 27 - **MILANO** - (fuori P.^a Garibaldi)

FABBRICAZIONE MECCANICA **Bolloni, ramponi e chiodi** per armamento di ferrovie e tramways e per costruzione di scambi e crociamenti, piattaforme, caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc., e specialità in bolloni tipo Ardennes. Impianto speciale per la fabbricazione di macchine utensili, come torni, trapani, limatrici, ecc.

J. B. GIRARD

TRAITÉ PRATIQUE
DES MACHINES MARINES
Motrices des machines auxiliaires des machines à pétrole et à gaz
2 grandi vol. in-16°
con numerose tavole, legati in tela, L. **33.**

Ernesto Reinach - MILANO

Via Lario, N. 9

OLIO PER MACCHINE

QUALITÀ SPECIALE PER LOCOMOBILI, PER VAGONI

GRASSO PER ROTABILI

SI CERCANO

Binari di servizio, Vagonetti e Locomotive di servizio a scartamento ridotto.

Rivolgere le offerte alla Direzione del Giornale.

Torino, 1902 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXXV. Sabato, 8 Marzo 1902 NUM. 10.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino.

L'ESERCIZIO DELLE TRE GRANDI RETI

DAL 1885 AL 1900

Il servizio ferroviario del Porto di Genova.

(*Continuazione, vedi N. 9*).

Riassumendo dunque le due linee dei Giovi e la linea Genova-Ovada, quando sarà ultimato l'impianto della ventilazione artificiale nella grande galleria di Ronco, e sarà perciò reso possibile il completamento del sistema di blocco sulla linea Succursale, potranno far fronte al seguente movimento di merci in ascesa:

Linea succursale dei Giovi	carri	1250	al giorno
» vecchia dei Giovi .	»	720	»
» Genova-Ovada . .	»	154	»
e quindi in complesso .	carri	2124	al giorno

Alle tre linee predette è diretto circa il 79 per cento dei carri che si caricano al porto, e cioè circa 870 dei 1100 carri che attualmente si caricano, in media, nei giorni di maggior lavoro.

Le linee stesse debbono inoltre provvedere al movimento locale, nonchè a quello dei carri provenienti dalle due Riviere e diretti oltre Novi e oltre Ovada, che attualmente non raggiungono, in complesso, i 300 carri al giorno.

Tenuto conto che nell'ultimo decennio l'incremento medio annuale del carico negli scali marittimi è stato di circa 30 carri al giorno (V. suballegato *B*), si conclude che la potenzialità delle linee d'accesso al porto è tale da dare affidamento di riuscire sufficiente al bisogno, anche in previsione dei probabili incrementi del traffico nel prossimo avvenire.

Mezzi di carico e scarico. — Il carico e lo scarico del carbone è fatto oggi quasi completamente col mezzo di ceste portate a spalla d'uomo.

In tutto lo scalo di San Benigno, sopra un'estesa di 2230 metri di calate servite da binari, si hanno solamente 5 gru idrauliche mobili della portata di kg. 1500.

Nell'anno 1899, in questo scalo è stato fatto il carico di 1,793,600 tonnellate di merce, pari a circa 800 tonnellate per metro lineare di calata.

Se pertanto si tien conto che su banchine perfettamente attrezzate, purchè convenientemente servite dagli impianti ferroviari, la potenzialità di carico e scarico dei carboni si può spingere fino a 3000 tonn, per metro corrente, si comprende come lo scalo di San Benigno sia ancora suscettibile di un considerevole aumento di potenzialità.

In migliori condizioni di attrezzatura è lo scalo di S. Limbiana, il quale, sopra un'estesa 2700 metri di calate, è servito da due gru idrauliche fisse di portata variabile fino a 10 tonn. e da 32 gru idrauliche mobili della portata di kg. 1500.

Ed in condizioni anche migliori è lo scalo di piazza Caricamento, dotato di 16 gru idrauliche, oltre a 3 piccole gru a mano, distribuite sopra un'estesa di 1120 metri lineari di calata.

Con l'attuazione dell'accennato progetto per l'impianto di 20 nuove gru di tipo elevato, le condizioni di attrezzatura del porto riusciranno sensibilmente migliorate.

Silos da grani. — Il Silos da grani, concesso all'industria privata, e che si sta attualmente erigendo sulla calata di Santa Limbiana, avrà una capacità di magazzinaggio di circa 27,000 tonnell., ed una potenzialità di sbarco prevista in 300 tonn.-ora. ripartibili in quattro differenti partite.

I binari di carico del silos potranno contenere complessivamente 48 carri della portata media di 10 tonn. e pertanto in meno di otto ore lavorative, pur tenendo conto di un coefficiente pratico di riduzione, si potrebbero caricare 1920 tonn. di merce, purchè, con opportuni impianti ferroviari, si rendesse possibile un triplo ricambio del materiale sotto carico; il che non sembrerà praticamente eccessivo, se si tien conto che nel porto di Venezia, dove il carico è fatto per cura diretta della Società esercente la Rete Adriatica, si effettuano fino a 5 ed anche 6 rifornimenti di materiale in una stessa giornata di lavoro.

Ritenuta di 290 la media annuale delle giornate di lavoro (V. suballegato *B*), il silos potrebbe così provvedere al carico di circa 550,000 tonn. di merce all'anno, pari a circa 2300 tonn. per metro lineare di calata.

Il movimento d'importazione dei cereali durante l'anno 1898 essendo stato di 483,108 tonn., se ne conclude che il silos potrebbe provvedere largamente ai bisogni attuali di questo traffico.

Il progetto in esecuzione è poi studiato in modo da rendere possibile in avvenire un ampliamento del silos, fino a raggiungere la capacità di magazzinaggio di circa 11,000 tonnellate e la potenzialità di scarico di 450 tonn.-ora.

Nuovi impianti al Molo Vecchio. — Con gli impianti che si stanno attualmente eseguendo sulla zona a nord del Molo Vecchio, a cura e spese della Società concessionaria « The customs and bonded warehouses Company limited », sarà adibita al carico, scarico e magazzinaggio delle merci una estesa superficie che è stata fino ad ora inutilizzata per il servizio ferroviario.

La potenzialità di questo impianto è prevista in circa 100 tonn.-ora per il carico dei cereali e 200 tonn.-ora per quello delle merci varie.

I binari di carico potranno contenere 140 carri, e quindi su quest'impianto si potrà raggiungere un carico di circa 400,000 tonn. all'anno, che potrà aumentare di molto in avvenire, se verrà attuato un ampliamento già progettato, il quale comprenderebbe principalmente la formazione di un parco di binari di deposito e formazione treni sulla zona dal lato sud del Molo.

Stabilimento commerciale enologico. — Lo stabilimento commerciale enologico, concesso anche questo all'industria privata, e del quale sarà fra breve iniziata la costruzione sul ponte Morosini e lungo la calata Salumi, avrà una capacità di magazzinaggio di circa 100,000 ettolitri, e si prevede che potrà provvedere ad un movimento annuo di circa ettolitri 1,200,000 di vino.

La capacità di carico di questo impianto potrà dunque raggiungere i 44 carri al giorno, corrispondenti ad una media di 750 tonnellate all'anno per ogni metro lineare di calata.

Linea di allacciamento diretto fra il porto e le linee dei Giovi e parco vagoni al Campasso. — Da quanto è stato esposto sin qui, si rileva che le cause principali che limitano la potenzialità degli impianti ferroviari del porto sono: la capacità dei suoi binari di deposito e di formazione treni e la potenzialità degli impianti ferroviari di Sampierdarena.

Nel prospetto suballegato *F* sono indicati (colonna 9) i rifornimenti di carri che, nelle attuali condizioni degli impianti, si riesce a fare giornalmente sui singoli binari di carico e scarico: al massimo si riesce a fare un ricambio completo; su alcuni binari il ricambio può farsi solo parzialmente; su altri il ricambio è nullo.

Per conseguire un aumento di potenzialità dei binari di carico e scarico, e perchè non vadano perduti i beneficii che è lecito sperare dalle opere che si stanno attualmente eseguendo, sia per cura dello Stato, sia per private iniziative, si presenta, impellente, la necessità di provvedere a mettere la capacità dei binari di deposito e di formazione dei treni in armonia con quella dei mezzi di carico e scarico.

D'altra parte, data la potenzialità degli impianti di Sampierdarena, aggravati da un ingente lavoro che sono appena sufficienti a disimpegnare, s'impone pure la necessità di provvedere a nuovi mezzi di comunicazione con le due linee dei Giovi, alle quali è diretto il 77 per cento del traffico di importazione che fa capo al porto di Genova.

A questo doppio scopo mira il progetto, che è in corso di studio, per la costruzione di una nuova linea destinata ad allacciare direttamente gli scali di San Benigno e di Santa Limbania con le due linee dei Giovi, senza interessare la stazione di Sampierdarena.

La costruzione di questa linea è poi coordinata all'impianto nella regione del Campasso di un parco di binari, capace di circa 2600 carri, che verrebbe a trovarsi alla distanza di soli 2500 metri dalle calate, e potrebbe perciò provvedere, molto opportunamente, al concentramento dei carri vuoti destinati al rifornimento dei binari di carico ed alla formazione dei treni per l'inoltro dei carri caricati alle linee dei Giovi.

Con l'attuazione di questo progetto si conseguirà quindi un conveniente grado di armonia fra le varie parti del complesso sistema ferroviario che interessa il porto di Genova, e si potrà far fronte, per parecchi anni ancora, ai prevedibili incrementi del traffico.

Cenno di altri provvedimenti in corso di studio, a vantaggio del servizio ferroviario che interessa il porto. — Senza addentrarsi in una estesa analisi di tutti i lavori da attuare per far fronte ai prevedibili bisogni del traffico del porto di Genova — analisi che non sarebbe possibile se non colla scorta di un progetto concreto, e che del resto uscirebbe dai limiti imposti dallo scopo della presente Relazione — crediamo tuttavia conveniente di accennare ancora ai principali provvedimenti diretti ad arrecare rilevanti vantaggi al servizio ferroviario che interessa il porto.

Con lo svolgersi del traffico nella parte orientale del porto, sarà anzitutto opportuno, per le ragioni esposte nel corso della presente Relazione, di provvedere all'impianto di un conveniente fascio di binario in quella località, che è fino ad ora in condizioni di assoluta inferiorità rispetto alle altre zone del porto, per capacità di binari di deposito dei carri e di formazione dei treni.

Altri considerevoli miglioramenti si potranno ottenere in avvenire, sia sul Molo Nuovo, sia lungo la calata della Chiappella, che offrono il modo di conseguire dei notevoli aumenti della potenzialità ferroviaria del porto.

Agli aumenti dei mezzi di carico e scarico nel porto dovrà poi essere coordinata l'esecuzione di opere dirette ad aumentare la potenzialità delle principali stazioni per le quali transitano i carri provenienti dal porto, e di quelle alle quali fa capo il movimento del porto stesso.

A questi scopi mirano fin d'ora alcune proposte che sono in corso di studio, e cioè:

a) l'ampliamento dello scalo di *Terralba*, divenuto insufficiente agli aumentati bisogni del movimento di merci in arrivo alla stazione orientale di Genova;

b) il tronco di raccordo della linea di ponente con lo scalo *Forni*, diretto a diminuire il transito dei treni che attualmente si verifica nella stazione centrale di Sampierdarena;

c) alcuni parziali ampliamenti delle stazioni delle due linee dei Giovi;

d) l'ampliamento della stazione di smistamento di Novi San Bovo, alla quale affluisce il 71 per cento circa dei carri che si caricano al porto;

e) l'aggiunta di un altro binario di lanciamento e di un'altra asta di manovra nello scalo di Milano Porta Sempione, al quale è diretto il 30 per cento circa dei carri che si caricano al porto;

f) il collegamento diretto dei raccordi delle linee del Veneto con la linea di circonvallazione verso Rogoredo, in modo da evitare il transito dei treni merci dalle stazioni di Milano Centrale e Porta Sempione, per accedere allo scalo di Porta Romana;

g) alcuni parziali ampliamenti delle stazioni delle linee affluenti a Milano.

Con l'attuazione dei lavori sopra accennati, tutto il complesso sistema ferroviario che interessa il porto, sarà messo in grado di soddisfare ad un traffico notevolmente più intenso di quello che si svolge attualmente, e perciò il problema del porto di Genova, che è un problema principalmente ferroviario, sarà risolto in modo da dare affidamento di riuscir bastante a soddisfare ai prevedibili bisogni del commercio per non breve periodo di tempo. Garantito così il soddisfacimento dei bisogni del prossimo avvenire, si potrà attendere, senza soverchie preoccupazioni, che il tempo e l'esperienza portino consiglio per stabilire le opere più convenienti per provvedere ai futuri ingrandimenti del porto che potessero essere richiesti — e ci auguriamo che ciò sia — dagli aumentati bisogni di un più lontano avvenire.

Disegno di legge per l'autonomia del porto. — La Commissione del 1893, incaricata di studiare e proporre le opere necessarie per rimediare alle insufficienze del porto, aveva

proposto di costituire un'Amministrazione autonoma, con carattere di ente giuridico, alla quale avrebbe dovuto essere affidata l'esecuzione delle opere portuali.

Per la creazione di tale ente autonomo, in seguito anche al parere del Consiglio di Stato, fu redatto un disegno di legge che i Ministri Perazzi e Colombo, allora preposti ai Dicasteri dei Lavori Pubblici e del Tesoro, presentarono alla Camera dei Deputati nella tornata del 29 maggio 1896.

Le vicende politiche non consentirono che questo disegno di legge pervenisse alla discussione del Parlamento.

Nel dicembre del 1898 la questione fu risollevata, per iniziativa dell'onorevole deputato Imperiale, ed allora il Ministro dei Lavori Pubblici, con Decreto 9 febbraio 1899, nominò una speciale Commissione, della quale affidò la presidenza al senatore Boccardo, col mandato di trovare una forma d'istituto atto a provvedere per propria iniziativa, e con responsabilità propria, a tutte le necessità del servizio del porto, ma sottoposto all'alta sorveglianza ed al controllo amministrativo dello Stato.

Ad esaurimento del mandato ricevuto, il 15 luglio ultimo scorso la Commissione ha rassegnato al Ministero uno schema di disegno di legge per la costituzione di un Consorzio autonomo, al quale dovrebbero essere affidate le attribuzioni relative all'esecuzione ed al mantenimento delle opere portuali e quelle riguardanti il disimpegno dei diversi servizi d'indole economica e commerciale che si svolgono nel porto.

Per disimpegnare le attribuzioni e per sostenere gli oneri deferitigli, il Consorzio dovrebbe disporre di diversi proventi e principalmente di quello di una tassa speciale da applicare sui due fattori del traffico, viaggiatori e merci.

Questo progetto è stato poi sottoposto all'esame di una Commissione di rappresentanti del Municipio e della Camera di Commercio di Genova, che, accogliendo in massima il concetto della costituzione del Consorzio autonomo, ha proposto alcune varianti allo schema di disegno di legge studiato dalla Commissione ministeriale.

L'importante questione non è per ora definitivamente risoluta, nè facile se ne presenta la risoluzione in quanto, di fronte ai notevoli vantaggi che indubbiamente risulterebbero dalla costituzione dell'Ente autonomo, stanno innegabili difficoltà pratiche, derivanti dalle innovazioni che, con la forma di Consorzio proposta dalla Commissione ministeriale, si verrebbe ad introdurre nell'attuale ordinamento dei servizi pubblici d'interesse nazionale.

Genova, 20 maggio 1900.

Il R. Ispettore Capo
ROTA.

FERROVIA DELLA VAL D'OLONA

CONVENZIONE per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia a sezione normale da Castellanza a Lonate Ceppino in Val d'Olona, stipulata fra il Ministero e il presidente del Consiglio di Amministrazione della ferrovia Novara-Seregno ed approvata con Decreto Reale, 16 gennaio 1902.

Art. 1. — Il Governo accorda alla Società anonima per la ferrovia Novara-Seregno la concessione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia a sezione normale, con trazione a vapore, da Castellanza a Lonate Ceppino, in Val d'Olona, che la Società si obbliga di costruire ed esercitare a tutte sue spese, rischio e pericolo.

La concessione è fatta sotto l'osservanza delle disposizioni stabilite dalla legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865, allegato *F*, e dalle leggi 30 giugno 1899, n. 6183 (serie 3ª), 27 dicembre 1896, n. 561, e 30 aprile 1899, n. 168, nonchè dei Regolamenti dalle medesime derivanti, e delle condizioni della presente convenzione e del capitolato relativo ad essa allegato sotto il n. 3.

Art 2. — Emanato il Decreto Reale d'approvazione della presente Convenzione, dovrà il concessionario, entro due mesi dalla data della pubblicazione del decreto suddetto nella *Gazzetta Ufficiale*, dare una cauzione di L. 3600 di rendita, 5 0|0, in titoli al portatore del Consolidato italiano, imputando in detta cauzione il deposito primordiale di cui al seguente articolo.

Art. 3. — In conto del deposito definitivo previsto dall'articolo precedente, ed a titolo di cauzione provvisoria per gli effetti dell'articolo 217 della legge sui lavori pubblici, è stato dal concessionario eseguito il deposito di L. 1800 di rendita in titoli al portatore del Consolidato italiano 5 0|0, come risulta dalla dichiarazione provvisoria n. 319, rilasciata il 30 novembre 1901 dalla Cassa dei depositi e prestiti (R. Tesoreria provinciale di Milano).

Art. 4. — Se il deposito della cauzione non verrà effettuato nel termine prefisso dall'art. 2, s'intenderà di avere il concessionario rinunciato alla concessione, ed il medesimo incorrerà nella perdita della cauzione preliminare senza alcun bisogno di costituzione in mora, o di provvedimenti dell'Autorità giudiziaria.

Art. 5. — Lo Stato, per la costruzione e per l'esercizio di questa linea assume di pagare, per un periodo di anni 50, il sussidio annuo di L. 1500 a chilometro per tutta l'estesa della linea, a partire dall'innesto della nuova linea, verso Seregno con la linea in esercizio Novara-Seregno, esclusi i tratti che non hanno sede propria e quelli comuni ad altre ferrovie e tramvie in esercizio a decorrere dall'apertura all'esercizio di detta linea, regolarmente autorizzato.

Per i periodi di tempo nei quali l'esercizio della linea venisse in tutto od in parte sospeso, per cause non derivanti da forza maggiore, debitamente giustificate e constatate, il sussidio per i tratti non esercitati non verrà corrisposto.

Il concessionario per gli effetti della presente convenzione elegge il suo domicilio legale in Roma, presso il sig. cav. ing. Sigismondo Ferrari, abitante in via Palestro, n. 75.

Art. 6. — Per gli effetti dell'articolo 285 della legge 20 marzo 1865, sui lavori pubblici, resta stabilito che ogni qualvolta dai conti del concessionario, che dovranno essere presentati al Governo alla fine di ogni esercizio per i debiti riscontri, risulti che l'annuo prodotto della ferrovia ecceda fra interessi e dividendo il sette e mezzo per cento, il Governo parteciperà negli utili per la metà del soprappiù ferme restando tutte le altre disposizioni dell'articolo sopracitato.

Art. 7. — La presente convenzione non sarà valida e definitiva se non dopo approvata per decreto reale (V. sopra).

CAPITOLATO.

Art. 1. — **Indicazione della strada ferrata che forma oggetto della concessione.** — Il concessionario è obbligato ad eseguire, a tutte sue spese, rischio e pericolo, la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata a sezione normale da Castellanza a Lonate Ceppino in Val d'Olona secondo il progetto di massima redatto dall'ing. G. Rusconi in data 12 febbraio 1900, e ritenuto ammissibile dal Consiglio superiore dei Lavori Pubblici, con nota n. 260 del 14 aprile 1900 subordinatamente ad alcune avvertenze e prescrizioni le quali dovranno osservarsi e che sono specificatamente indicate nella relazione in data 3 febbraio 1900 a firma del R. Ispettore superiore delle Strade ferrate comm. F. Fossati e del R. Ispettore capo delle Strade Ferrate comm. L. Spreafico.

Art. 2. — **Termine per l'ultimazione dei lavori.** — Entro tre mesi dalla data di approvazione del progetto esecutivo il concessionario è tenuto ad incominciare i lavori e dovrà darli ultimati entro tre mesi e quindici giorni dalla stessa data.

Dovrà altresì aver fatto tutte le provviste occorrenti perchè entro quest'ultimo termine di mesi quindici la intera linea possa essere aperta al regolare e permanente esercizio per i trasporti delle persone e delle merci.

Art. 3. — **Decadenza della concessione.** — Se il termine stabilito nell'articolo precedente per l'incominciamento dei lavori scadrà infruttuosamente, verranno applicate di pieno diritto, e senza premettere alcuna formale ingiunzione, le disposizioni dell'art. 250 della legge organica sui lavori pubblici 20 marzo 1865, allegato *F*.

Se poi, nel termine stabilito pel compimento dei lavori, questi non saranno ultimati, il concessionario incorrerà, pure di pieno diritto e senza bisogno di costituzione in mora, nella decadenza della concessione e dalla sovvenzione e nella perdita della cauzione definitiva, senza che possa più ottenere una seconda concessione. Ove concorressero giustificati motivi, al termine per l'ultimazione dei lavori, come a quello per il loro avviamento e per l'esecuzione delle provviste, potrà essere accordata una sola proroga, non maggiore di mesi sei, purchè domandata in tempo utile prima della scadenza di detti termini.

(*Si omettono i soliti articoli di minore importanza*).

Art. 8. — **Stazioni e stabilimenti accessori.** — Le stazioni e le fermate saranno stabilite nelle località qui appresso designate.

Castellanza, comune con la Novara-Seregno, fermata di Marnate, fermata di Prospiano, stazione di Gorla Minore, stazione di Solviate, stazione di Gorla Maggiore, stazione di Fagnano, fermata di Cairate, stazione di Lonate Ceppino.

Il Ministero si riserva la facoltà di ordinare quelle aggiunte nel numero e nello stabililmento delle stazioni o fermate che in seguito riconoscesse opportune, sentito il concessionario.

Le stazioni e fermate dovranno essere costruite secondo i tipi approvati dal Ministero, salvo le aggiunte che, dopo l'apertura all'esercizio, fossero richieste dai bisogni del servizio.

In quelle intermedie le punte degli aghi degli scambi dei binari secondari saranno stabilite in senso contrario al corso dei treni.

Possono ammettersi scambi lungo la linea dove si trovano officine, cave, ecc., cogli opportuni binari di servizio, proteggendo il binario principale con segnali o con opportuni apparecchi automatici di sicurezza.

Il piano della via ferrata nelle stazioni avrà una pendenza non superiore al 3 per mille.

Art. 9. — **Durata della concessione.** — La concessione della strada ferrata che forma oggetto del capitolato presente, è fatta per anni settanta, a decorrere dalla data del decreto reale di approvazione della concessione medesima.

Fra le opere componenti la ferrovia e le sue adiacenze, di cui all'art. 248 della legge sui lavori pubblici, s'intenderanno compresi anche tutti gl'impianti, le macchine ed apparecchi per la produzione della forza motrice, per la sua trasformazione in energia elettrica e per la trasmissione dell'energia medesima al materiale rotabile di esercizio, qualora in progresso di tempo si adottasse, previa l'approvazione del Governo, la trazione elettrica.

Art. 13. — **Materiale rotabile ed orari.** — Il materiale rotabile si dovrà provvedere in numero non inferiore a 3 locomotive, 10 carrozze viaggiatori, 10 carri merci e 3 bagagliai, che dovranno essere costruiti in conformità dei tipi che saranno approvati dal Governo insieme col progetto esecutivo della linea.

La velocità di corsa dei treni non potrà superare quaranta chilometri all'ora.

La composizione media dei treni e le norme tutte di servizio e movimento dei convogli corrisponderanno alle norme stabilite nei regolamenti d'esercizio che saranno allegati al progetto esecutivo della linea.

Il Governo si riserva il diritto di prescrivere gli orari ed il numero dei treni fino a tre al giorno in andata e ritorno. All'infuori di questi potrà il concessionario proporre all'approvazione del Governo entro congruo termine quei treni e fissare quegli orari che troverà conformi ai suoi interessi, avendo il debito riguardo alla sicurezza dell'esercizio.

Art. 14. — **Tariffe pei trasporti.** — Il concessionario dovrà presentare in tempo utile, perchè possano essere approvate dal Governo prima dell'apertura della linea all'esercizio, le tariffe da adottarsi per i trasporti dei viaggiatori e delle merci, comprendendovi gli importi delle tasse erariali fissate per i trasporti sulle ferrovie dello Stato.

E' in facoltà del concessionario di ridurre, quando lo creda, tali tariffe, mediante approvazione del Governo; ma sarà suo obblige di ridurle ogni qualvolta, per modificazioni di tariffe sulle ferrovie delle reti principali, da considerarsi come massime agli effetti dell'art. 272 della legge 20 marzo 1865, allegato *F*, sui lavori pubblici, esse superassero le tariffe medesime delle reti principali.

Al trasporto di persone, di bestiame e di cose per conto del Governo sono da applicare, se più convenienti per lo Stato, le tariffe speciali in vigore per le reti principali delle strade ferrate, quali risultano dai capi I e II dell'appendice n. 2 dell'allegato *E* dei contratti di esercizio approvati con la legge n. 3048 (serie 3ª) del 27 aprile 1885.

Le stesse tariffe e norme stabilite nel precedente capoverso pei viaggi *per conto del Governo* dei militari, marinai loro assimilati, carabinieri reali e loro famiglie sono applicabili ai viaggi *per conto proprio*, degli stessi militari, marinai, ecc. e le loro famiglie, nonchè ai viaggi degli inscritti di leva,

Sono estesi ai viaggi *per conto proprio* degli impiegati delle Amministrazioni centrali e provinciali dello Stato e delle rispettive famiglie, nonchè ai viaggi di altre categorie di persone fruenti di concessioni speciali come dall'appendice n. 1 all'allegato *E* dei contratti di esercizio sopra indicati, gli stessi prezzi, norme e modalità in vigore sulle reti principali.

Pei trasporti interessanti le Amministrazioni della Guerra e della Marina, devono intervenire, prima dell'apertura all'esercizio, speciali accordi fra il concessionario e le dette Amministrazioni.

Art. 21. — **Tronchi e stazioni comuni.** — Il concessionario sarà tenuto ad accordare al Governo od a Società concessionarie che fossero autorizzate a costruire o ad esercitare nuove linee, l'uso delle stazioni e dei tronchi parziali che potessero rendersi comuni a dette nuove linee, mediante però i compensi e sotto le condizioni che verranno d'accordo convenute, ed in caso di dissenso stabilite da tre arbitri, due dei quali scelti dalle parti interessate ed il terzo dal Presidente del Tribunale civile di Roma.

Art. 22. — **Rinunzia di privilegi.** — Il concessionario rinuncia ai privilegi per le diramazioni, intersezioni e prolungamenti di linee laterali, che gli potessero competere, a sensi degli art. 269 e 270 della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865 (allegato *F*).

Art. 24. — **Decadenza della concessione per mancato compimento dei lavori.** — Nei casi di decadenza contemplati dall'art. 3 del presente capitolato, e nella conseguente applicazione degli art. 252 e seguenti della legge organica sui lavori pubblici, come pure nel caso previsto dall'art. 255 della stessa legge, la stima devoluta ai tre arbitri inappellabili si limiterà al valore delle opere e provviste esistenti, considerate fuori d'uso, e per il prezzo che se ne ricaverebbe potendole rivendere immediatamente e sempre indipendentemente dalla loro destinazione allo stabilimento ed esercizio della strada ferrata.

Art. 25. — **Riscatto della concessione.** — Dopo trent'anni dall'apertura totale della ferrovia allo esercizio, semprechè abbia dato diffidamento un anno prima al concessionario, il Governo avrà facoltà di riscattare a qualsiasi epoca la ferrovia, mediante il corrispettivo previsto dall'art. 284 della legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici.

Mediante tale corrispettivo s'intenderanno acquistate allo Stato tutte le opere componenti la ferrovia e le sue adiacenze, comprese quelle indicate all'art. 9 del presente capitolato.

SEMPRE LA QUESTIONE DEI FERROVIERI

Della palpitante dibattuta questione dei ferrovieri noi ci siamo limitati a riferirne come cronaca le fasi, rinunciando ad esporre il nostro giudizio, chè, considerata l'indole del nostro giornale, avrebbesi potuto ritenere sospetto di parzialità.

Ma giacchè il nostro pensiero lo vediamo esposto da un egregio confratello, il *Giornale dei Lavori pubblici*, e con giusto ragionamento sviluppato, non indugiamo a far nostro il suo articolo, che senz'altro riportiamo:

« È inutile il negarlo: si sdrucciola per una china e non si sa dove andremo a parare. Appena un anno è passato da quando l'on. Zanardelli, pur circondando le sue parole di molte forme e di molte espressioni del suo vivo rincrescimento, era costretto a decidere che non poteva decidere, ci si scusi il bisticcio, nella questione tra gli armatori genovesi ed il personale marittimo, per mancanza di veste legale in coloro che si erano incaricati di patrocinare la causa di questi ultimi. Ed ora è il Governo dello stesso on. Zanardelli che, di fatto, riconosce i signori Turati, Nofri, Federici, ecc., come i rappresentanti legali di tutti i *Riscatti* e di tutte le *Leghe ferroviarie*, ed invia umilmente il cav. Cappello, la cui fierezza non sappiamo come non si sia ribellata a simile incarico, in qualità di *missus dominicus ad limine* dei nuovi apostoli del socialismo, i quali, lieti del trionfo, si degnano accompagnarlo a Roma per fare col Governo quelle trattative, alle quali le Società, con esempio di coerenza e di rispetto di sè stesse, si erano sempre rifiutate di ammetterli.

« Ormai è certo che dopo il trionfo riportato, al quale la logica imporrà bene quanto prima la consacrazione di una legge, i rappresentanti più o meno autentici dei ferrovieri, pur non accontentandosi degli organici concordati dal Ministero dei Lavori Pubblici con le Società, si sono mostrati abbastanza remissivi nelle questioni di sostanza. Che cosa vale un minimo di stipendio un poco più alto o un po' più basso, ed un massimo raggiungibile in più o meno anni, di fronte alla soddisfazione morale, gravida di utili conseguenze future, di poter mettere da parte le Società e di trattare da pari a pari, da potenza a potenza col Governo? È vero che il cav. Cappello si è andato a presentare alla Casa dei ferrovieri senza essere munito debitamente delle credenziali, ma non hanno mancato di chiedergliele i signori Turati, Nofri e compagnia, i quali, visto disposto il Governo a cedere, si sono affrettati a seguire a Roma l'ambasciatore senza poteri, per trattare direttamente col principale!

« E l'accordo è intervenuto. Ma non sappiamo se esso importi maggiori oneri per le Società fino alla scadenza dei contratti, e se pertanto esse potranno e vorranno aderirvi, o se l'eventuale aggravio debba essere sopportato dallo Stato, e sia pertanto necessario anticipare nel Parlamento, fino da ora, una discussione sulla politica ferroviaria in genere, che chi sa a quale salto nel buio potrebbe portarci!

« Comunque sia, lo sciopero potrà essere per il momento risparmiato; ma esso penderà sempre, da ora innanzi, come una spada di Damocle, sopra la estrinsecazione della vitalità del paese, qualunque sia la forma dell'esercizio ferroviario avvenire. Ormai i ferrovieri sono riconosciuti come classe: quelli stessi tra loro, e sono i più, che solo per effetto di contagio, quando non è stato per effetto d'intimidazione e di violenza, hanno seguito i malcontenti ed i facinorosi, debbono essere persuasi che con l'organizzarsi, col minacciare e col ribellarsi v'è tutto da guadagnare.

« È quello che oggi hanno fatto i ferrovieri, domani faranno gl'impiegati postali e telegrafici ed i funzionari delle pubbliche Amministrazioni in genere, posdomani l'esercito e la marina, e riavremo le Corporazioni del Medio Evo, e magari le Compagnie di ventura.

« I fatti hanno la loro logica come le idee, e dalle premesse vengono fuori conseguenze che niuna forza al mondo potrebbe eliminare. Come, perchè potrete negare agli impiegati dello Stato, delle Provincie e dei Comuni quella stessa facoltà di organizzarsi e di trattare da pari a pari con l'Ente, dal quale dipendono, se avete di fatto, e sarà presto anche di diritto, riconosciuta agli agenti ferroviari, pubblici ufficiali anch'essi? Le grandi masse di uomini si tengono con la disciplina: solo in virtù di questa il capitano può imporsi all'equipaggio durante la tempesta; solo in virtù della disciplina il generale, nelle guerre moderne, in cui il coraggio personale ha quasi completamente perduto il suo valore, tien saldi i suoi soldati nelle righe di fronte al fuoco di provenienza invisibile, che da distanze dove non arriva l'occhio umano semina la morte. Sminuite la disciplina, e l'equipaggio diserterà la sua nave alla prima avaria, i battaglioni scapperanno alle prime schioppettate, i ferrovieri lascieranno il servizio alla prima loro pretesa respinta. Questa è la logica dei fatti, ed è logica terribile.

« Quasi tutto ciò non bastasse, quando nell'ultima fase di questa politica d'indecisioni e di debolezze si è ricorso, in un momento d'allarme, alla militarizzazione d'una parte dei ferrovieri, si è fatta la bella pensata, in cui pure non si era caduti nel 1898, d'inzuccherare la pillola con l'accordar loro le competenze militari.

« Di torti ne hanno anche le Società. Ma il torto dei ferrovieri sta in ciò, che pur trovandosi in condizioni per più lati migliori, e certo per nessuno inferiori a quelle degli altri prestatori d'opera similari del nostro paese, e specialmente di numerose categorie d'impiegati delle pubbliche Amministrazioni, pretendono dall'industria ferroviaria, rendendone impossibile l'esercizio, quello che essa non può dare senza spogliare di ogni equa rimunerazione l'uno dei grandi fattori della produzione, il capitale, a benefizio dell'altro, la mano d'opera. E il torto del Governo nel cedere alle pretese dei ferrovieri sta precisamente in ciò: che esso consciamente eccita tutti gli altri lavoratori italiani a perseverare in quel fatale movimento che, apparentemente diretto al miglioramento delle classi lavoratrici, condurrà fatalmente, e le prove e gli esempi abbondano di già, il capitale nazionale a ritrarsi da ogni impiego, la cui rimunerazione possa dipendere dalla mano d'opera, toglierà ogni allettamento al capitale straniero che pur stava smettendo le antiche diffidenze, arresterà il già promettente sviluppo delle industrie manufattrici e dell'agricoltura, ed in fin dei conti, checchè osi affermare l'on. Giolitti circa i cinquanta milioni fatti, con la sua politica, guadagnare alle classi lavoratrici, condurrà all'immiserimento queste prima, e poi l'intero paese, che pure accennava, per più segni manifesti, ad uscire finalmente dalla crisi che per dodici anni ne aveva isterilita ogni forza vitale.

« Questa è la precipua ragione per cui siamo recisamente contrari a quest'organizzazione di classe ch'è la negazione dello Stato moderno, e che ci ricondurrà fatalmente più secoli indietro; questa è la ragione per cui, nostro malgrado, non possiamo consentire nella politica del Governo, manifestamente favorevole a tale movimento! ».

IL TRASPORTO DEI VIAGGIATORI SULLE FERROVIE BAVARESI

Weber, della Direzione delle Ferrovie Bavaresi, studia, nella *Zeitung Vereins*, le condizioni legali del trasporto viaggiatori in ferrovia. Le sue constatazioni sono interessanti:

1° Il Regolamento d'esercizio delle ferrovie stabilisce per il trasporto viaggiatori una serie di prescrizioni che hanno generalmente forza di legge; ma queste prescrizioni presentano delle lacune, e si è costretti, per sviscerare la natura legale del contratto di trasporto, di ricorrere, cioè, al Codice civile ed al Codice di Commercio. Il trasporto delle persone può essere considerato come avente per oggetto un lavoro, ciò che conduce a trattare le que-

stioni riferentisi secondo le regole del contratto di lavoro, le ferrovie essendo l'impresa ed il viaggiatore il contratto;

2° Il contratto di trasporto risulta dall'accordo fra le parti sul sistema e la distanza del trasporto; quest'accordo si stabilisce col pagamento del prezzo di trasporto da parte del viaggiatore e colla consegna dei biglietti da parte del trasportatore. Contrariamente a quanto si fa per il contratto di lavoro, il salario è qui pagato prima che il lavoro sia stato eseguito;

3° L'obbligo principale del viaggiatore è compiuto quando ha pagato il suo posto, pertanto deve ancora cooperare all'esecuzione del contratto tenendo la sua persona a disposizione del trasportatore. In queste condizioni può pretendere, a sua volta, che questi adempia ai suoi obblighi, alla duplice condizione ancora di piegarsi all'osservanza dei regolamenti e di presentare il suo biglietto ad ogni richiesta;

4° L'obbligo principale del trasportatore è di assicurare il trasporto convenuto nelle condizioni previste dalle tariffe e orari; ma il contratto non implica che la ferrovia sia obbligata di assicurare tutte le condizioni del *comfort* durante il viaggio; non implica neppure che il viaggiatore giungerà a destinazione senza accidenti; nel caso di accidente il trasportatore è semplicemente sottoposto alle regole ordinarie di responsabilità civile. La ferrovia non contratta che per un percorso determinato, non ha obbligo per altri percorsi, nè per l'impiego di altri mezzi di trasporto, se il percorso, che è soggetto del contratto, non può essere assicurato;

5° Se la ferrovia non adempie agli obblighi del contratto di trasporto per colpa sua o dei suoi agenti e rappresentanti, il viaggiatore ha un diritto di scioglimento del contratto e di indennità per danni e interessi; così pure se la ferrovia, per sua colpa, non adempie il suo contratto in tempo utile, il viaggiatore ha diritto ad una indennità di ritardo; quando la colpa non è della ferrovia, il viaggiatore perde naturalmente ogni diritto all' indennità, ma i danni possono essere ripartiti fra la ferrovia ed il viaggiatore, se vi è colpa da ambe le parti;

6° Il viaggiatore non ha il diritto di cedere il suo biglietto, essendo il contratto personale; così la ferrovia non può cedere il trasporto ad un'altra impresa finchè questa non sarà suo successore legale.

Weber osserva che le considerazioni suaccennate non si applicano che alle condizioni strettamente legali del trasporto di persone, e che gli obblighi risultanti da questo o quell'altro regolamento speciale, ma senza carattere legale proprio, furono lasciati in disparte.

LE EMISSIONI FERROVIARIE IN FRANCIA NEL 1901

Il *Rentier* pubblica la statistica annuale delle emissioni e dei rimborsi delle sei grandi Compagnie ferroviarie francesi durante l'anno scorso.

Nel 1901 le sei grandi Compagnie vendettero tanto in obbligazioni 3 0|0, come quelle 2 1|2 0|0, 656,087 obbligazioni per un capitale di 291,567,245 franchi e 26 centesimi.

Mai queste cifre furono raggiunte, salvochè nel 1900 e nel 1886.

Nel 1900 le Compagnie avevano venduto per 349 milioni di obbligazioni, ma questa cifra trova la sua esplicazione nella necessità in cui esse si trovavano di procurarsi capitali considerevoli per l'esecuzione di lavori straordinari in vista dell'Esposizione; e se nel 1886 l'ammontare delle obbligazioni vendute raggiunse 296 milioni, ciò dipende dal desiderio delle Compagnie di eseguire il programma del 1883.

Se facciamo separazione fra le obbligazioni 3 0|0 e quelle 2 1|2 0|0 vendute l'anno scorso, troviamo che l'ammontare delle prime raggiunge 231,215,373 franchi e 94 centesimi, la cifra più elevata che siasi ottenuta, e quella delle obbligazioni 2 1|2 0|0 raggiunge 60,351,871 franchi e 32 centesimi. Ed è a notare che il prezzo di vendita media delle obbligazioni 3 0|0 nel 1901 è stato di franchi 454.25, cioè 9 franchi di più che nel 1900.

L'acquisto di questi titoli il pubblico lo ha fatto direttamente agli uffici delle Compagnie, alla Borsa, senza rumore, senza pubblicità, ciò che prova il grande credito che godono le Compagnie private.

È permesso chiedere se il giorno in cui le ferrovie sarebbero nelle mani dello Stato-monopolio, questo potrebbe così facilmente ed a condizioni così vantaggiose procurarsi i capitali di cui avrebbe bisogno per corrispondere allo sviluppo delle reti e del materiale.

Le obbligazioni emesse dalle Compagnie nel 1901 hanno, in una certa misura, una contro-partita negli ammortizzamenti, ai quali procedettero. Essi portarono un totale di 261,740 obbligazioni, rappresentanti un totale di franchi 132,617,375.

Nello stesso anno furono rimborsati sei milioni di franchi di azioni dall'Est, Midi, Nord, Orléans e Ovest, dimodochè le Compagnie hanno ammortizzati nel 1901 più di 138 milioni di franchi, ciò che porta l'ammortizzamento praticato dal 1885, cioè un anno dopo la messa in vigore della Convenzione, ad un miliardo e 545 franchi.

Durante lo stesso periodo si collocarono 8,182,401 obbligazioni per un capitale di tre miliardi e 462 1|2 milioni di franchi.

In nessun paese del mondo, dice l'autore dell'articolo, si possono constatare risultati simili.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Traforo del Sempione.

(*Bollettino dei lavori al 1° marzo 1902*).

Galleria di avanzamento:	Lato nord Briga	Lato sud Iselle	Totale
Lunghezza al 1° febbraio 1902 m.	6543	4430	10,973
Progresso mensile . . . »	170	—	170
Totale al 1° marzo 1902 . . m.	6713	4430	11,143
Operai:			
Fuori galleria, totale giornate	13,795	8607	22,402
» media giorn. .	510	318	828
In galleria, totale giornate .	35,771	22,466	58,237
» media giorn. .	1325	832	2157
Effettivo massimo lavoranti simultaneamente	530	330	860

Mentre sul versante svizzero l'avanzamento medio giornaliero continua a mantenersi sempre superiore ai m. 6, su quello italiano il banco di roccia decomposta (schisti calcarei, anfibolici), che si sta attraversando sin dal mese di dicembre, non permette più l'uso delle perforatrici e obbliga ad armare fortemente il cunicolo con quadri completi metallici, i quali resistono alle enormi pressioni della roccia. Questi quadri sono formati da travi di ferro a I, che sono racchiuse in custodie di legno. Esse hanno un'altezza di m. 2.80 ed una larghezza di m. 2.50, cosicchè permettono il passaggio alle locomotive di servizio. Gli assaggi fatti con sonde alla parete di attacco dànno ancora una decina di metri di questa roccia, senza indicarne il termine. Richiedendo la posa di un quadro almeno 24 ore, si può prevedere che prima della fine del mese non si sarà sorpassata la roccia attuale, che ha già fatto perdere più di tre mesi di tempo all'Impresa.

><

Ferrovie Calabresi.

L'on. Niccolini, presente il comm. Ottolenghi, ispettore generale per le costruzioni e concessioni, ha ricevuto il prefetto di Cosenza, che gli ha esposti i voti e raccomandato le aspirazioni della regione calabrese per la sollecita costruzione delle ferrovie complementari interessanti specialmente la provincia di Cosenza.

Il marchese Niccolini ha confermato le assicurazioni, che già il Governo ripetutamente ha date, circa l'intendimento suo di comprendere queste costruzioni ferroviarie nel provvedimento che esso ha in animo di presentare al Parlamento per l'esecuzione di tutto il programma delle ferrovie complementari del Regno.

L'apposita Commissione Reale istituita con decreto 18 luglio 1901 continua a studiare questo programma e non mancherà, appena riprenda le sue adunanze, di occuparsi delle ferrovie calabresi e più specialmente di quella che interessa la provincia di Cosenza.

><

Il movimento delle derrate alimentari.

Le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia, uniformandosi agli accordi presi in apposite conferenze col R. Ispettorato generale delle Strade ferrate, pubblicano nella loro statistica del traffico, una statistica speciale concernente il movimento per linea statistica e per stazione per talune delle merci che costituiscono uno dei principali trasporti sulle nostri Reti.

La statistica medesima, nella quale si indicano i quantitativi delle spedizioni e degli arrivi, distintamente per stazione e per linea, serve a dare un'idea della importanza *locale* dei trasporti, ma, non designando nè la provenienza degli arrivi, nè la destinazione delle partenze, non può naturalmente offrire un quadro generale del movimento di siffatte merci. E poichè l'Ispettorato governativo ha ritenuto che sarebbe molto utile il conoscere per quali vie si svolga il traffico di taluna delle merci che dànno un maggior movimento alle nostre ferrovie, così esso, a colmare siffatta lacuna, si è prefisso di compilare e publicare ogni anno una qualche statistica grafica analoga a quella che si è fatta pei trasporti dei vini e mosti durante l'anno 1891.

E pertanto, mentre nello scorso anno ha compilato la carta del movimento dei carboni fossili nell'anno 1898, ha testè compiuto e messo in distribuzione un altro importante lavoro che concerne la statistica grafica del movimento delle derrate alimentari sulle strade ferrate nel 1899, pei trasporti a piccola velocità accelerata ed a carro completo in base alle tariffe n. 50 e n. 55, riguardanti, la prima, le derrate alimentari a vagone completo in servizio interno; e la seconda le derrate alimentari, a vagone completo in esportazione dall'Italia per l'estero.

La statistica grafica si riferisce alle seguenti merci: acqua dolce o minerale, agrumi, bestiame minuto vivo, birra, burro, cacciagione, carni fresche macellate, conserve alimentari, frutta fresca e secca, funghi, ghiande, grasso di bue, lardo, latte, legumi, margarina, mortadella in scatole, olio d'oliva, olive fresche od in conserva, frutti di mare, pane, paste da vermicellaio, patate, pesci, pollame vivo o morto, semolino di frumento, sugna, tonno sott'olio, uova, uva fresca, vinaccie.

Dalla detta carta grafica risulta che il movimento complessivo delle derrate alimentari sulle strade ferrate italiane nel 1899 fu di tonn. 575,153 in complesso, ripartito per Rete, nel modo seguente: Rete Mediterranea tonn. 201,960; Rete Adriatica tonn. 224,476; Rete Sicula tonn. 143,670; ferrovie diverse tonn. 5047. Il movimento complessivo predetto riguarda per tonn. 410,297 la tariffa n. 50, e per tonn. 164,856 la tariffa n. 55.

Il movimento interno delle tonn. 410,297 si è svolto per tonn. 125,864 sulla Rete Mediterranea; per tonnellate 135,716 sulla Rete Adriatica; per tonn. 143,670 sulla Rete Sicula; e per tonn. 5047 su ferrovie diverse. Il movimento per l'estero, di tonn. 164,856 ha avuto luogo per tonn. 88,760 sulla Rete adriatica, e per tonnellate 76,096 sulla Rete Mediterranea.

La percorrenza media di una tonnellata, distintamente per tariffa e per Rete fu:

	Mediterrarea.	Adriatica	Sicula
Tariffa n. 50 km. . .	192.2	482.3	79.6
» n. 55 » . .	248.1	601.1	79.6

e la quantità trasportata per chilometro fu:

Tariffa n. 50 tonn. . .	21.5	23.4	132.6
» n. 55 » . .	13.0	15.3	132.6

Le stazioni con movimento superiore a 1000 tonnellate in partenza furono 30 sulla Mediterranea; 53 sull'Adriatica e 24 sulla Sicula.

Nella carta grafica sono indicate con striscie colorate (verdi per la tariffa 50 e rosa per la tariffa 55) e con numeri le quantità medie di derrate alimentari trasportate per ogni tratto di linea.

In sostanza trattasi di un documento molto interessante ed utile eseguito con molta chiarezza e precisione. Epperò, mentre ci compiacciamo coll'Ispettorato governativo delle ferrovie per la buona idea avuta e magistralmente estrinsecata nella detta carta grafica, ci auguriamo di veder presto compiuti altri analoghi lavori che, pur servendo agli studiosi della difficile materia dei trasporti in ferrovia, dànno anche modo ai meno competenti di formarsi un'idea complessa dello sviluppo dei nostri traffici più interessanti.

><

Ferrovia elettrica Napoli-Castellammare Stabia.

La Società esercente la Rete Mediterranea ha presentato all'esame ed approvazione del Governo il progetto particolareggiato per l'impianto della trazione elettrica sulla linea Napoli-Castellammare di Stabia.

><

Ferrovia Circumetnea.

(*Per lo sgravio parziale delle tasse erariali e l'applicazione dell'esercizio economico*).

Ci informano da Catania che la Società esercente la ferrovia Circumetnea, onde essere messa in grado di offrire un trattamento migliore al proprio personale, ha chiesto al Governo di concedergli uno sgravio parziale delle tasse erariali e l'applicazione dell'esercizio economico. Essa, per ottenere un reale beneficio, che la metta in condizioni di avere un esercizio non passivo, ha chiesto che le si conceda in prova per due anni il provvedimento di abolire la grande velocità e considerare tutti i trasporti a piccola velocità, come difatti lo sono, in quanto che la velocità commerciale dei treni va dai 12 a 20 chilometri l'ora.

L'Amministrazione della predetta ferrovia osserva che in compenso essa ha già ridotto di oltre il 50 per cento la tariffa viaggiatori tra Belpasso, Misterbianco e Catania; ha fatto miglioramenti ed ampliamenti nelle stazioni e sta per compierne uno di grande importanza nella stazione di Adernò; impianterà fra breve i pesi a bilico in due altre stazioni; ha in corso l'ordinazione per l'au-

mento del materiale mobile, e rinunzia ai maggiori proventi delle tariffe merci a grande velocità. Essa si riserva poi di studiare anche una tariffa di quarta classe per viaggiatori dalle località più distanti per Catania, onde rendere agevole il viaggio in ferrovia alla classe degli agricoltori, mantenendo le attuali tariffe, da considerarsi tutte a piccola velocità, anche per gli effetti delle tasse erariali.

><

Commissione per l'esame delle questioni relative alle materie esplosive.

Come è noto, il Ministero dell'Interno ha provveduto alla istituzione di una Commissione consultiva su tutte le questioni relative alla natura, alla composizione, alla potenzialità delle materie esplosive e sulle misure da adottarsi nei riguardi della pubblica incolumità e sicurezza per quanto concerne la fabbricazione, la vendita, il deposito, l'uso ed il trasporto delle sostanze medesime.

Oltrechè dei Delegati tecnici dei cinque Ministeri delle Finanze, della Guerra, della Marina, dell'Agricoltura, Industria e Commercio, e dei Lavori Pubblici, la Commissione stessa è stata composta dei signori: *Presidente:* Comm. prof. Emanuele Paternò, senatore del Regno. *Membri:* Prof. Luigi Balbiano, Insegnante di chimica farmaceutica; prof. Alfonso Sella, Insegnante di fisica complementare; cav. dottor Alberto Lutrario, Vice Ispettore generale della Sanità Pubblica; cav. Cesare Ballanti, Ispettore generale di Pubblica Sicurezza; ingegnere Ernesto Berta, Rappresentante in Roma della Società Anonima Dinamite Nobel; ingegnere Rodolfo Molina, Direttore dell'Agenzia della Società Italiana dei Prodotti esplodenti.

><

Le sovvenzioni italiane per il traforo del Sempione.

I giornali hanno parlato di una proposta che verrà fatta quanto prima dalla Confederazione svizzera ai Comuni, alle Provincie, al Governo italiano e agli altri Corpi morali che contribuirono a formare la sovvenzione italiana all'opera del traforo del Sempione. Una corrispondenza da Berna al *Corriere della Sera* dà informazioni in proposito.

Si rileva in esse che tali notizie sono esattissime. Le sovvenzioni al Sempione non furono date come quelle pel Gottardo a fondo perduto, ma in forma di azioni della Compagnia Giura-Sempione, ma azioni speciali, che vengono nella distribuzione dei dividendi, dopo le 104,000 azioni privilegiate e le 245,600 azioni ordinarie della Compagnia stessa. Una volta aperto il Sempione, dopo pagati i dividendi a queste azioni, il di più andrebbe diviso anche con le azioni di sovvenzione, che sono 100,441, di 200 franchi l'una, corrispondenti a un capitale di fr. 28,088,200, montante appunto delle sovvenzioni.

I prodotti della Giura-Sempione sono tali, che l'anno scorso vi sarebbero stati tre milioni e mezzo da distribuirsi a tutte le sovvenzioni, comprese quelle del Sempione, dopo pagati i dividendi ordinari; rimaneva cioè un po' più del 2 per cento, che non venne distribuito: primo, perchè le azioni di sovvenzioni non ne avranno diritto che quando siano interamente versate, cioè a Sempione finito; secondo, perchè la Confederazione, in vista del riscatto, ha fatto mettere da parte i tre milioni e mezzo che avanzavano per trovarseli il giorno del riscatto.

Per legge, il riscatto della Giura-Sempione dovrebbe farsi il 1° maggio 1903. Ma le due parti, cioè lo Stato e la Compagnia, stanno trattando per anticiparlo al primo dell'anno, affine di cominciare con l'anno nuovo l'esercizio governativo sulle quattro reti principali della Svizzera, il Gottardo rimanendo ancora fuori per qualche anno. E' in vista di questa liquidazione amichevole che il Governo ha proposto ai Cantoni di cominciare per liquidare le azioni del Sempione, sulla base che il già pagato resta alla Confederazione, e il da pagarsi ai sovventori.

Le sovvenzioni sono pagate in rate annuali, in proporzione ai lavori del tunnel. Finora i sovventori hanno pagato solo il 40.80 0|0 delle loro quote. Il 59.20 0|0 resta a pagarsi, e la Confederazione vi rinuncerebbe.

*

Circa il riscatto della Giura-Sempione troviamo nei giornali svizzeri alcune informazioni, secondo le quali sarebbero sorte alcune difficoltà che ritarderebbero l'accordo fra la Compagnia e il Consiglio federale.

L'offerta di 104 milioni fatta dal Consiglio federale per il riscatto della rete Giura-Sempione sembra insufficiente e le trattative potranno essere riaperte sulla base di 111 milioni, nessun nuovo versamento dovendo essere effettuato dai Cantoni al traforo del Sempione. Se il Consiglio federale non entrasse in queste vedute, la Direzione avrebbe per mandato di negoziare il riscatto della rete d'esercizio della Giura-Sempione ad esclusione dell'impresa del Sempione, che sarebbe proseguita indipendentemente e non passerebbe nelle mani della Confederazione che dopo il suo compimento.

Si osserva che le trattative furono rotte l'anno scorso perchè i Cantoni reclamavano 107 1|2 milioni e quindi sembra ben difficile che il Consiglio federale voglia ora accettare di trattare sulla base di 111 milioni. In quanto che se il prezzo fissato dal Consiglio federale è suscettibile di essere modificato a favore del venditore delle ferrovie, non può essere quistione che questo aumento raggiunga la cifra di 6 o 7 milioni.

La scissione poi dell'operazione del riscatto in due parti, l'una per la rete in esercizio e l'altra per l'impresa del Sempione, essa avrebbe per effetto di ritardare forse per parecchi anni la liquidazione della Compagnia e costringerebbe la Confederazione a fare il deposito dell'ammontare del valore del riscatto.

La prossima conferenza fra i delegati della Direzione della Giura-Sempione e del Consiglio federale si terrà probabilmente nella settimana prossima.

><

Nuova classificazione delle merci a piccola velocità.

Siamo informati che il Ministero francese dei Lavori Pubblici ha di recente sanzionato una nuova classificazione generale uniforme delle merci a piccola velocità, allo scopo di semplificare il calcolo delle tasse e delle riduzioni dei prezzi di trasporto.

Non sarebbe male che la nuova classificazione francese venisse studiata anche da noi per parte dell'Ispettorato governativo e delle Società ferroviarie, per vedere se non possa farsi qualche cosa per semplificare le nostre tariffe, che crediamo ne abbiano bisogno assai più di quelle di qualsiasi altro Paese.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

In una vertenza del Comune di Spilimbergo contro il Ministero dei Lavori Pubblici, e del Comune di Pordenone contro il Comune di Udine, in ordine ai criteri per determinare la quota d'interesse di ciascun Comune, per fissare il riparto fra i Comuni interessati delle spese di manutenzione pei porti, la quarta Sezione del Consiglio di Stato ha preso la seguente decisione; « Poichè la legge non determina il periodo di tempo cui si debbono riferire gli accertamenti del movimento commerciale di importazione e di esportazione per valutare l'interesse

dei singoli Comuni chiamati a contribuire nelle spese di mantenimento di un porto di seconda categoria, è rimesso al criterio prudenziale dei corpi consultivi e tecnici l'apprezzare tale interesse senza che il relativo giudizio possa essere impugnato innanzi alla IV Sezione del Consiglio di Stato, salvo il caso di arbitrio o di eccesso di potere. Quando venga a cessare il beneficio in virtù del quale un Comune fu chiamato a contribuire nelle spese di mantenimento di un porto, esso può ottenere la esclusione dall'elenco degli enti interessati, provando nelle ordinarie vie amministrative e nei modi di legge di non aver più alcun interesse.

><

Sentenze in materia di infortuni sul lavoro.

Diamo cenno dei seguenti giudicati in materia di *infortuni sul lavoro:*

1) La Cassazione di Roma ha sentenziato che non è incompetente il Pretore a conoscere del reato di cui all'articolo 21 della Legge sugli infortuni, quando la pena, che può in concreto applicarsi al contravventore, non ecceda le L. 2000. Le indennità dovute per lo stesso articolo non hanno carattere di pena e non influiscono quindi sulla determinazione della competenza. La deputa per legge o per regolamento di funzionari, per accertare e denunziare contravvenzioni, non costituisce per essi un privilegio, nè una deroga ai principii generali degli articoli 2 e 330 Procedura penale, che determinano a chi spetti promuovere l'azione penale;

2) La Corte d'Appello di Perugia ha giudicato che per aversi l'infortunio è necessario che la disgrazia sia stata prodotta da causa violenta. La Legge degli infortuni e l'obbligo dell'indennizzo non possono applicarsi anche alle alterazioni della salute dipendenti da cause naturali o dalla qualità del lavoro al quale l'operaio si sia assoggettato volontariamente con il contratto;

3) La prova che un operaio sia alla dipendenza di una Ditta, e che quindi sia compreso nell'assicurazione collettiva che questa abbia fatto, non può essere data che dal Libro-paga, non bastando neppure, in un giudizio di revisione di perizia, il provare che all'operaio fu liquidata l'indennità al momento del sinistro, se da altra parte la Società assicuratrice contesti quella dipendenza. Non può considerarsi Libro-paga, atto a fare prova, quello che non presenti alcuna delle indicazioni di cui all'art. 19 del Regolamento 25 settembre 1898. Il padrone deve corrispondere all'operaio, rimasto vittima dell'infortunio, l'indennità nella misura che sarebbe stata corrisposta dall'istituto assicuratore, il quale sia rimasto esonerato dall'obbligo del pagamento dell'indennizzo per difetto del Libro-paga, e ciò anche se l'assicurazione, per l'industria esercitata, non fosse stata obbligatoria, quando però essa sia stata condizione tacita, se non espressa, del contratto di locazione d'opera.

><

Contratti approvati dalla Rete Adriatica.

Con la Ditta G. Silva e C. per trasporti di carbon fossile e mattonelle da Venezia a Udine, per il periodo di un anno.

Con la Ditta Jos. J. Leinkauf, di Vienna, per trasporti di merci in genere provenienti dall'Austria-Ungheria e dirette in Italia od altrove in rispedizione a Udine.

Colla Società Anonima « Cotonificio Amman » per trasporto di merci diverse fra Venezia e Pordenone.

Colla Ditta Fratelli Feltrinelli, di Milano, per trasporti di legname greggio da Belluno a Venezia.

Colla Ditta Michele Maluta, di Padova, per trasporti di coloniali e merci diverse fra Venezia e Padova e le Provincie meridionali.

Con l'Amministrazione dei Telegrafi dello Stato per l'affitto d'una zona di terreno in ciascuna delle stazioni di Solmona e di Aquila, ad uso deposito di materiali telegrafici.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Gara aggiudicata*).

Presso la Società esercente la Rete Adriatica ha avuto luogo la gara d'appalto per la fornitura e posa in opera di due travate metalliche e della sistemazione di altra travata sulla linea Codogno-Cremona.

Delle 24 Ditte ammesse alla gara, 14 hanno presentato offerta, e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Ing. D. Torriani, col ribasso del 18.30 per cento.

(*Gara aperta*).

La Società esercente la Rete Adriatica ha diramato gli inviti alla gara d'appalto della provvista di quattro trapani, destinati ognuno per la squadra rialzo veicoli delle stazioni di Firenze Campo di Marte, Foggia, Faenza e Roma Porta Maggiore. Il termine per la presentazione delle offerte scadrà il 17 corrente, e l'apertura di esse avrà luogo il successivo giorno 18 presso quella Direzione Generale.

><

Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

(*Affari trattati nell'adunanza pomerid. del 28 febbraio 1902*).

Progetto per il raccordo della linea Venezia-Milano con la stazione di Milano Porta Romana.

Nuovo schema di disposizioni in base alle quali le Società ferroviarie formeranno gli orarii ed i turni di servizio del personale nei riguardi della sicurezza dell'esercizio delle strade ferrate.

Condono della multa inflitta alla Ditta Luciano per ritardo nella consegna della fornitura e posa in opera di una tettoia metallica per la stazione di Trani.

Condono della multa inflitta alla Ditta Fornari per ritardo nella fornitura e posa in opera di una tettoia metallica per la stazione di Trinitapoli.

Condono della multa inflitta alle Ferriere Italiane di San Giovanni Valdarno per ritardata consegna di caviglie per la Rete Mediterranea.

Condono della multa inflitta alle Ferriere di San Giovanni Valdarno per ritardata consegna di piastre per la Rete Mediterranea.

Convenzione Sormani per la costruzione di un muro di cinta ed impianto di un cancelletto fisso a distanza ridotta dalla ferrovia Rho-Sesto Calende.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

RETE MEDITERRANEA:

Restauri al rivestimento nella galleria Lanze, fra le stazioni di Guinadi e di Pontremoli, per L. 1600.

Consolidamento dei muri d'ala e della briglia a valle del sottovia Policeto, al km. 253.481 della linea Eboli-Metaponto, L. 5100.

Costruzione di un binario d'incrocio e del nuovo fabbricato viaggiatori nella stazione di Borgio Venezzi, per L. 70,700, di cui L. 47,700 per lavori da appaltarsi.

RETE ADRIATICA:

Acquisto di un carro dinamometrico, per L. 62,000.

Costruzione di parapetti ad alcuni manufatti della linea Milano-Venezia, sui tronchi Venezia-Padova e Vicenza-Bivio Tirolo, per L. 37,000, di cui L. 34,000 pei lavori da appaltarsi.

Provviste e lavori occorrenti nelle officine del materiale ed ai ruotabili in servizio per la prevenzione degli infortuni sul lavoro, per L. 4900.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Rifacimento in acciaio col modello 2 del deviatoio semplice N. 5 in ferro del modello Savona nella stazione di Porto Maurizio, L. 580.

Ricostruzione di circa metri 15 del muro di difesa esistente nella sponda destra della Roggia Mora rovinato in seguito alle piene, fra i km. 11.240 e 11.340 della linea Novara-Varallo, L. 3470.

Gettata di massi naturali a presidio delle fondazioni del muro di rivestimento della sponda destra della Roggia Mora, fra i km. 11.240 e 11.340 della linea Novara-Varallo, L. 3470.

Sistemazione definitiva del ponticello sulla Roggia San Marco al km. 8.702 della linea Mortara-Vigevano, L. 4500.

Impianto di un binario tronco per deposito locomotive nella stazione di Cassino, sulla linea Roma-Napoli, L. 2415.

Consolidamento e sistemazione della muratura del ponte a travata metallica al km. 177.868 della linea Roma-Pisa, L. 2942.

Sistemazione dei binari e scambi ed impianto di un nuovo binario nella stazione di Sesto Calende, L. 7500.

Rete Adriatica:

Modificazione dei locali ad uso del personale viaggiante nella stazione di Cremona, L. 1380.

Prolungamento verso Taranto del binario tronco in terza linea della stazione di Castellaneta e per il suo allacciamento alla seconda linea, sulla linea Bari-Taranto, L. 1600.

Impianto di tre cisterne della capacità di metri cubi 10 ciascuna onde fornire di acqua potabile le case cantoniere ai km. 548.471, 550.827 e 555.333 della linea Foggia-Otranto, L. 3000.

Acquisto, in aumento dotazione, di 1000 copertoni impermeabili per carri merci, L. 153,750.

Sistemazione dei binari nel piazzale a Nord delle officine di Verona, L. 10,950.

Impianto delle suonerie elettriche di controllo al disco verso Termoli della stazione di Poggio Imperiale, L. 620.

Costruzione di due fosse a fuoco nella rimessa vetture della stazione di Brindisi, L. 3300.

Riparazione dei guasti causati alla ferrovia Teramo-Giulanova dalle piene dei torrenti Mustaccio e Valfiori, rispettivamente ai km. 3.079 e 4.773, L. 1800.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Siamo informati che le disposizioni del Decreto Reale 6 febbraio u. s., per le quali vengono ridotti, in ogni loro parte, del 20 per cento i prezzi della tariffa eccezionale locale n. 1008 a piccola velocità, per le spedizioni a vagone completo dei recipienti di legno nuovi vuoti, comunemente destinati per il trasporto del vino e di altri liquidi, approvata con Decreto ministeriale del 6 novembre 1901, avranno effetto a partire dal 1° maggio 1902. Il Decreto Reale medesimo sarà fra breve pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno.*

— Il Ministro dei Lavori Pubblici, con assentimento degli altri Ministri interessati, ha approvato le seguenti proposte delle Amministrazioni ferroviarie relative a concessioni speciali di tariffa:

1) Proposta dell'Adriatica, per la quale la concessione accordata alla Ditta Raffaele Jona e Comp., per trasporti di carbon fossile e ghisa da Ancona per diverse destinazioni, è rinnovata per un altro anno, escludendo a tutti gli effetti della concessione i mesi di settembre e di ottobre;

2) proposta dell'Adriatica di rinnovare per l'intero anno 1902 la concessione accordata alla Società Veneta per trasporti di carbon fossile, alle seguenti condizioni: località di destinazione: Padova, Portogruaro, Treviso; prezzo di concessione L. 0.0412 per tonn.-chilom.; Udine, prezzo di concessione L. 0.0438 per tonn.-chilom.; quantitativo minimo d'impegno tonn. 5000, esclusione dei trasporti concessionali nei mesi di settembre e di ottobre;

3) Proposta dell'Adriatica per le seguenti rinnovazioni di concessioni speciali: *a*) rinnovazione pura e semplice per un altro anno della concessione accordata alla Ditta Giacomo Benini per trasporto di carbone coke da Milano a Bergamo; *b*) rinnovazione per tutto l'anno 1902 ed alle stesse condizioni della concessione accordata alla Raffineria Ferrarese-Ligure per trasporto di carbon fossile da Venezia-Marittima a Pontelagoscuro; *c*) rinnovazione per tutto l'anno 1902 della concessione accordata alla Ditta Pianeri e Mauro per trasporto di semi di ricino da Venezia-Marittima a Ponte di Brenta, con riduzione del prezzo concessionale da L. 4.76 a L. 4.51 a tonn. tutto compreso, e coll'obbligo di un traffico minimo di tonn. 500; *d*) rinnovazione a tutto l'anno 1902 della concessione accordata alla Ditta Pelà e Stefanutti per trasporti di carbone in partenza da Venezia, colle seguenti modificazioni: vincolo di un traffico minimo di 5500 tonnellate; applicazione dei seguenti prezzi a tonnellata-chilometro, oltre il diritto fisso e le tasse accessorie: L. 0.0412 per Padova, Treviso, Badia e Lendinara; L. 0.03605 per Mantova e Ferrara; L. 0.0438 per Udine; L. 0.04635 per Legnago; L. 0.03296 per Polesella e L. 0.0340 per Cremona.

— L'Adriatica, d'accordo colla Mediterranea, ha proposto che, con effetto dal 1° marzo 1902, la tariffa locale n. 225, P. V., relativa ai trasporti di paglia comune, fieno, ecc., venga estesa alle stazioni di Apricena, Foggia, Bianconovo, Bova, Pignataro, Rosarno, Saline di Reggio e di Melito Porto Salvo.

— È in esame presso i competenti Ministeri una proposta della Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia, per modificazioni ed aggiunte all'articolo 4 del Capo XVII delle tariffe, Parte 1ª, riguardante la tassa di trasbordo attraverso lo Stretto di Messina, dei furgoni merce e da sgombro e dei carri congiunti con furgoni e con merci.

— Con recente decreto ministeriale sono state approvate talune modificazioni ed aggiunte alla tariffa locale interna della Rete Sicula, n. 204, piccola velocità, giusta la proposta presentata dalla Direzione generale di quelle ferrovie. Con questo provvedimento vengono applicati i prezzi della nuova tariffa locale interna n. 204 alla roccia asfaltica macinata in sacchi e del mastice di asfalto in pani, rendendo per tal modo possibile il traffico per ferrovia di detta merce da parte della Società Sicula per l'esplotazione dell'asfalto naturale siciliano con miniere in Ragusa.

— Ci informano da Siracusa che quella Camera di Commercio ed Arti, nell'interesse del dipendente commercio agrumario, ha presentato istanza alla Direzione Generale delle Ferrovie Sicule, tendente ad ottenere il trasporto gratuito per il ritorno dei fusti e ramiere vuoti, già spediti pieni di agro concentrato e crudo, invocando in proposito il trattamento già fatto (stato abolito) ai recipienti vuoti usati di ritorno, nonchè quello tuttavia in vigore per i mazzi di casse scomposte con cui si confezionano le casse di agrumi.

Ora a noi consta che l'Amministrazione sociale predetta, per corrispondere in qualche modo, nel limite del possibile, alle istanze della Camera di Commercio di Siracusa, ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici regolare proposta per una speciale riduzione ai soli fusti vuoti usati di cui trattasi, comprendendoli nella tariffa locale comune n. 303, piccola velocità, la cui intestazione verrebbe così modificata:

« Botti, bottami, caratelli e barili di legno vuoti, usati per precedente trasporto di vino comune, di mosto e di agro concentrato e crudo ».

Tale proposta è stata presentata coll'accordo della Ferrovia Sicula-Occidentale (Palermo-Marsala-Trapani), essendochè la predetta tariffa riguarda i servizi interni della Sicula e quelli comuni colla Sicula-Occidentale.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Cuneo-Nizza. — Si ha da Nizza che i deputati Raiberti e Poulain, dopo lunga conferenza col deputato Vacher, relatore della commissione per la ferrovia Nizza-Confine italiano, ebbero l'assicurazione che prima di 8 giorni presenterà alla Camera la relazione pienamente favorevole a quel progetto di ferrovia.

— Il Sindaco di Torino, senatore Casana, ha ricevuto dal Ministro Zanardelli la seguente lettera in merito al tanto desiderato compimento ferrovia Cuneo-frontiera francese:

« Ho ricevuto la stimata lettera 8 corrente, colla quale la S. V. Ill.ma, facendomi presenti i voti espressi da codesto on. Consiglio Comunale nelle sedute del 18 dicembre e del 3 gennaio uu. ss. raccomanda la sollecita continuazione da Vievola al confine francese della ferrovia Cuneo-Ventimiglia.

« Ora, nel dare atto alla S. V. Ill.ma di questa comunicazione, la prego di far noto all'on. Consiglio che il prolungamento ed il compimento della suddetta linea hanno formato oggetto speciale degli studi della R. Commissione per le ferrovie complementari, i quali sono spinti colla dovuta alacrità.

« Nel significarle quanto sopra, non posso a meno di ringraziare la S. V. Ill.ma e l'on. Consiglio della lusinghiera fiducia addimostrata nell'opera e nell'interessamento del Governo stesso a suo favore. *Il Ministro*

firmato: G. Zanardelli ».

Ferrovia direttissima Genova-Milano. — Una deputazione del Consiglio comunale di Genova recatasi a Milano, conferì ieri col Sindaco on. Mussi e con gli assessori competenti, per un accordo circa il progetto della direttissima Genova-Tortona-Milano, che è di 19 km. più corta dell'attuale linea Milano-Pavia-Voghera-Novi-Genova.

Ferrovia Pavia-Lodi-Brescia. — Il 2 corrente alla camera di commercio di Lodi sotto la presidenza dell'onor. senatore avv. Francesco Cagnola, si tenne un'adunanza per la costituzione del Comitato locale.

Dopo una breve e chiara relazione del Comitato di Sant'Angelo Lodigiano, letta dall'ingegnere signor Colombo, sindaco di quella borgata, si approvò alla unanimità la costituzione, oltrecchè del Comitato di Lodi, di altri speciali nei massimi centri di percorrenza della progettata linea, fra i quali poi si sceglieranno i componenti di un Comitato centrale d'azione.

Intervennero all'adunanza pure gli onorevoli Pozzi e Cornalba, il rappresentante del sindaco di Pavia, il commendatore Caccialanza, sindaco di Lodi, e molti altri sindaci di Comuni interessati.

Ferrovia Rivarolo-Cuorgnè-Pont. — Il Comitato superiore delle ferrovie espresse parere che si possa accordare la concessione della ferrovia Rivarolo-Cuorgnè-Pont col sussidio chilometrico di L. 4500 per 30 anni.

Ferrovie Piove-Chioggia e Piove-Adria. — La Giunta comunale di Padova ha deliberato di proporre al Consiglio l'approvazione di un contributo annuo di lire 7500 per 60 anni per la costruzione delle linee Piove-Chioggia e Piove-Adria che si spera richiameranno a Padova i prodotti agrari del Basso Polesine.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *La trazione elettrica.* — A quanto annuncia il *Vaterland*, la fabbrica di macchine Oerlikon ha offerto alla Direzione generale delle Ferrovie Federali di assumere, a suo rischio e pericolo, l'esercizio elettrico, secondo il suo sistema, sopra una linea lunga una ventina di chilometri, da essa stessa ed a tale scopo adattata, in via di prova, e ciò a certe condizioni.

— *Riscatto dell'Unione Svizzera.* — La Commissione del Consiglio degli Stati incaricata di esaminare la convenzione relativa al riscatto della rete della strada ferrata dell'Unione Svizzera per parte della Confederazione svizzera, si è riunita ieri a Zurigo ed all'unanimità decise di proporre la ratifica della convenzione.

— *Ferrovia Thun-Scherzligen.* — La Direzione Generale delle Strade Ferrate federali ha dichiarato di essere disposta ad assumersi l'esercizio della ferrovia del lago di Thun a certe condizioni e di far eseguire la trazione di questa linea colle macchine della ferrovia del lago di Thun.

Questa convenzione entrerebbe in vigore coll'orario d'estate ed è destinata a migliorare assai le condizioni del servizio ferroviario nell'Oberland bernese, riducendo di molto, in modo speciale, le fermate alle stazioni di Thun e di Scherzl gen, di cui tanto si lamentavano i viaggiatori.

Ferrovie Russe. — Dai dati raccolti dal Governo russo risulta che la lunghezza totale della Transiberiana è attualmente di 7783 verste, per cui si sono già spesi 780 milioni circa. Di qui al suo compimento il costo della linea salirà a più di 850 milioni di rubli.

Le nuove linee progettate o in costruzione formeranno una rete di 5681 verste, di un valore di 420,304,897 rubli. Questa rete comprende, oltre le vie di accesso, le linee seguenti: Bologoe-Sédlets, Pietroburgo-Viatka, Orenburg-Taschkent, Vitebsk-Jlobine, Kiev-Kowel, Kars-Erivan e la ferrovia circondante il lago Baikal. La cifra globale del 1901 per queste costruzioni ferroviarie si eleva a 154,600,000 rubli.

Ferrovie dell'Africa. — *Ferrovia Berber-Suakim.* — Si ha dal Cairo che il Kedivè ha deciso di costrurre una linea ferroviaria, la quale congiunga Berber con Suakim.

L'esperienza di questi ultimi anni ha dimostrato che è impossibile che il commercio del Sudan prenda la via dell'Egitto.

Tutti gli sforzi fatti a tale scopo, per ragioni politiche sono falliti.

Fin dallo scorso anno, del resto, Lord Cromer aveva espresso il giudizio che non si potevano aspettare importanti progressi nel Sudan finchè la Valle del Nilo non sia congiunta al Mar Rosso per una ferrovia.

Lo stesso Lord Cromer indicò Suakim come porto naturale per il commercio tra il Sudan e l'Asia.

Ferrovie dell'Africa occidentale. — È aperto il concorso per la costruzione delle due prime sezioni della ferrovia di Benguella. Il programma è visibile presso il Museo Commerciale di Torino. Le due sezioni misurano sessanta chilometri.

Notizie Diverse

Lavori ai tratti di collettore sulla sinistra del Tevere. — Oltre ai tratti di collettore sulla sinistra del Tevere, testè appaltati per asta pubblica ed a Società cooperative, saranno fra non molto intrapresi, sempre sulla sinistra del fiume, i seguenti lavori:

1° Inghiaiamento e sistemazione dell'argine sinistro dai Sassi di S. Giuliano al porto fluviale, per L. 25,000;

2° Consolidamento dell'argine sinistro del Tevere ai Sassi di S. Giuliano, per L. 13,000;

3° Costruzione di passi artificiali per la sopraelevazione della scogliera a ponte Cestio, per L. 24,300;

4° Rivestimento in muratura dell'argine sinistro del Tevere fra la Rondinella e il nuovo porto fluviale, per L. 108,000.

Per i lavori alla Capitale. — Tra il Presidente del Consiglio, *interim* dei Lavori Pubblici, il Ministro del Tesoro e il Sindaco di Roma, fu firmata la convenzione con la quale si anticipano dodici milioni al Comune di Roma pei lavori della Capitale.

Gli automobili ferroviari in Europa. — Il Console degli Stati Uniti a Rouen fa in un suo recente rapporto uno studio speciale sull'applicazione sempre progrediente degli automobili nelle ferrovie europee, specialmente per servizio postale, o per servizio dei passeggieri per servizio postale, o per servizio dei passeggieri in quelle linee in cui ve ne sono pochi, o dove sia difficile avere treni secondari, o nei centri industriali e nei suburbi delle grandi città. Inoltre l'automobile ferroviario ha il vantaggio di poter essere attaccato per una certa distanza a un espresso e staccato alla stazione in cui la strada si ramifichi.

Questo sistema realizza una notevole economia nel personale, nelle spese di trazione, di materiale, di manutenzione, e un aumento di traffico per il numero accresciuto e aumentabile a piacere di stazioni a cagione della facilità delle fermate.

Fino ad ora gli automobili ferroviari sono a vapore ed elettrici.

In Belgio si sono costruiti carri automobili del peso di 50 tonnellate e della lunghezza di 15 metri, capaci di contenere 50 passeggieri. La loro velocità va dal minimo di 33 chilometri al massimo di 60. Due o tre impiegati sono sufficienti per ogni vettura.

Altri automobili funzionano in Russia, dove sono costruiti a due piani, contengono 80 persone e vanno ad una velocità non mai superiore ai 25 chilometri; e in Francia, dove servono ad uso misto, postale e per passeggieri. Quelli di Russia sono azionati con nafta.

Recentemente sono stati fatti parecchi esperimenti di automobili elettrici. Ricordiamo i principali: in Italia la Mediterranea ha istituito automobili sulla linea Milano-Monza. Ogni vettura ha posti per 90 persone, di cui 16 possono stare sedute; corre con una velocità di 48 chilometri all'ora ed è rifornita di energia elettrica ogni 50 chilometri. La Compagnia francese della ferrovia del Nord ha costruito un automobile pesante 20 tonnellate, avente posto per 12 persone, con una velocità di 54 chilometri all'ora, che può essere portata a un massimo di 133, senza bisogno di rifornimento. Le ferrovie belghe hanno messo in servizio cinque vetture automobili per servizio tramviario, senza bagagliaio. Ciascuna di esse ha 28 posti, pesa 51 tonnellate e può correre per uno spazio da 110 a 167 chilometri, con fermate ogni 5 chilometri, a una velocità di 34 chilometri all'ora.

L'elettricità in Inghilterra nel 1891. — Il sesto volume del *Manuale delle imprese elettriche*, testè uscito a Londra, fornisce dati e particolari su 1500 Imprese elettriche in Inghilterra, di proprietà delle Compagnie o dei Municipi.

Il capitale complessivo in esse impiegato supera i 155 milioni di sterline, cioè tocca quasi i quattro miliardi di lire italiane. Dall'anno precedente, l'aumento verificatosi nel capitale è di circa 32 milioni di sterline, ossia di 800 milioni.

Questo totale si suddivide come segue: telegrafo, sterline 32,903,580; telefono, sterline 9,330,870; manifatture, sterline 25,990,606; varie, sterline 9,718,357; provviste di forza elettrica, sterl. 18,553,390; trazione, sterl. 39,522,183.

Scoperta d'oro nella Transcaucasia. — Da Tiflis giungono notizie della scoperta di importanti depositi di sabbie aurifere presso il villaggio di Gldany nel distretto di Tiflis. Altre scoperte di oro sarebbero state fatte nei distretti di Duschett e Thionety e di Abchasia. Nell'opinione di ingegneri competenti ciò significa realmente il principio di un'importante industria aurifera nel Caucaso che merita l'attenta considerazione dei capitalisti europei. L'amministrazione mineraria russa ha già emesso numerose concessioni.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Torrebruna — Chieti — (13 marzo, ore 10). — Appalto dei lavori di sistemazione delle vie interne dell'abitato, lire 15,795.50. Cauz. provv. L. 1000. Cauz. def. L. 1600. Ultimazione lavori due anni.

Municipio di Genova — Ufficio Edilità e Lavori pubblici — (14 marzo, ore 14). — Appalto per l'allargamento e sistemazione stradale fra piazza Leonardi e Sturla, per impianto tramvia elettrica, L. 70,000. Cauz. L. 7000; spese 1500. Ultimazione lavori mesi 3. Fatali 29 marzo, ore 12.

Municipio di Pavone Canavese — Torino — (5 marzo, ore 9, secondo definitivo incanto). — Appalto delle opere di arginatura al torrente Chiusella, L. 9164.92. Cauz. L. 400.

Municipio di Ottaiano — Napoli — (15 marzo, ore 10). — Appalto per la costruzione e continuazione della strada Avini (m. 298.90), L. 3703.81. Cauz. provv. L. 200. Cauz. def. L. 800. Spese L. 150. Fatali 31 marzo, ore 12.

Amministrazione Provinciale di Foggia (15 marzo, ore 11, off. segr.). — Appalto dei lavori per la costruzione, remissione e rettifica della strada mulattiera dal ponte Celone all'abitato di Colle S. Vito (m. 2641), L. 16,000. Cauz. provv. L. 1000 e L. 450 per spese.

Prefettura d'Avellino (17 marzo, ore 10). — Appalto pei lavori di consolidamento del tratto stradale in frana, presso i ponticelli 24 e 31 ed il Formicoso, lungo la strada nazionale n. 55, denominata Contursi-Barletta (6° tr.), dal varco degli Appennini al Formicoso, lire 35,000, delle quali 31,510 a base d'asta, ivi comprese L. 417.34 per compensi a corpo. Cauz. provv. L. 3000. Cauz. def. il decimo, Cassa Depositi e Prestiti supplente. Documenti 8 marzo. Fatali giorni 15.

Municipio di Palombara Sabina — Roma — (18 marzo, ore 10). — Appalto dei lavori per la prosecuzione dell'edificio scolastico, L. 14,215.86 Cauzione provv. L. 200. Cauz. def. L. 1400. Fatali 3 aprile, ore 10. Deposito spese L. 500.

Deputazione Provinciale di Genova (18 marzo, ore 10, unico definitivo incanto e ad offerte segrete). — Appalto di tutte le opere

e provviste necessarie alla soppressione del passaggio a livello ferroviario di Sant'Antonio in Pegli, mediante deviazione della strada provinciale, L. 59,997.69. Consegna lavori 4 mesi. Documenti fino al 15 marzo, ore 16. Cauz. provv. L. 3000.

Municipio di Nicastro — Catanzaro — (18 marzo, ore 11). — Appalto dei lavori di ampliamento e sistemazione del palazzo municipale, L. 26,000. Cauz. provv. L. 8000. Fatali 3 aprile, ore 12.

Prefettura di Udine (20 marzo, ore 10, unico definitivo incanto e ad offerte segrete). — Appalto dei lavori per la bonifica della palude comunale nel Comune di Muzzana del Turgnano, L. 28,553. Cauz. provv. L. 1500 in Tesoreria. Cauz. def. il decimo. Ultimazione lavori 150 giorni. Documenti 19 marzo.

Deputazione Provinciale di Porto Maurizio (20 marzo, ore 10, offerte segrete). — Appalto dei lavori per la costruzione d'un tratto della strada provinciale in Valle Argentina, in sostituzione della traversa interna di Tagvia (via Lercara) di m. 745.95, L. 44,250. Fatali 10 aprile, ore 17. Cauz. provv. L. 3000.

Prefettura di Pesaro (20 marzo, ore 19, unico definitivo incanto e ad offerte segrete). — Appalto dei lavori d'impianto di una sezione cubicolare per minorenni condannati nel carcere giudiziario di Urbino, L. 29,389.41. Consegna dei lavori 210 giorni. Documenti 12 marzo. Cauz. provv. L. 1000.

Municipio di Fragneto l'Abate — Benevento — (20 marzo, offerte segrete). — Appalto dei lavori di ricostruzione della quarta luce del ponte comunale Botticella sul fiume Tammaro, L. 23,661.25, provvisoriamente aggiudicato in grado di ventesimo al signor Eurennio Ponzio, domiciliato a Napoli, via Monte Oliveto, n. 37. Cauz. provv. L. 1000.

Municipio di Marigliano — Caserta — (21 marzo, miglioramento di ventesimo). — Appalto dei lavori di sistemazione e lastricamento delle vie delle borgate S. Nicola, Casaferro, Faibano e Lausdomini, provvisoriamente aggiudicato col ribasso del 27.16 per cento, lire 107.724.38. Cauz. provv. L. 5350.

Amministrazione Provinciale di Cosenza (21 marzo, ore 11, unico a schede). — Appalto pei lavori di riparazioni ai danni alla strada provinciale da Acri per Pantanolungo a Camigliatello, innesto con la nazionale Silana. Imp. L. 19,222 32. Cauz. L. 1000. Ultimaz. 6 mesi. Documenti sino al 13 marzo.

Municipio di Siderno (*Reggio Calabria*) (22 marzo, ore 10, ad off. segr.). — Appalto delle opere di condottura dell'acqua potabile. Imp. L. 67,000, esclusa la fornitura del materiale metallico. Consegna lavori 14 mesi. Docum. 15 marzo. Cauzione provv. L. 670, definit. il decimo.

R. Prefettura di Terra d'Otranto — Lecce — (22 marzo, ore 10, unico definitivo incanto e ad offerte segrete). — Appalto dei lavori di costruzione di un muro di sponda e prolungamento di condotti a valle del ponte sul fiume Idro in Otranto, per complessive lire 40,000, delle quali 32,000 a base d'asta e L. 7200 a disposizione dell'Amministrazione per lavori ad economia, opere impreviste ed indennità di sorveglianza. Consegna lavori 8 mesi. Documenti 18 marzo. Cauz. provv. L. 1700.

Amministrazione Provinciale di Cosenza (22 marzo, ore 11, unico a schede). — Remissione danni strada provinciale n. 10, Rogliano per parenti, alle sorgenti del Savuto, L. 17,830.07. Cauzione L. 1000. Ultimazione lavori mesi 6. Documenti 14 marzo.

Municipio di Ripalta sul Trigno — Campobasso — (23 marzo, ore 10, unico definitivo incanto e ad offerte segrete). — Appalto dei lavori della ruotabile Ripalta-Montenero, L. 181,758.46. Cauzione provv. L. 10,000.

Amministrazione Provinciale di Cosenza (25 marzo, ore 11, unico a schede). — Appalto per le opere e provviste occorrenti d'urgenza per riparazioni di danni avvenuti alla strada provinciale n. 27, da Coraci per Bocca di Piazza a Garga, innesto con la nazionale Silana, L. 44,205.27. Cauzione provv. L. 2500. Cauz. def. il decimo, Cassa Depositi e Prestiti. Ultimazione lavori mesi 6. Documenti 15 marzo.

R. Prefettura di Cosenza (3 aprile, ore 10, incanto definitivo a termini abbreviati). — Appalto dei lavori di completamento e consolidamento lungo il quarto tronco della strada provinciale di prima serie, n. 8, da San Giovanni in Fiore a Cariati, compreso fra la comunale obbligatoria Campana-Bocchigliero, presso Campana e la Sella Acquaramata, L. 29,022.71. Consegna lavori 12 mesi. Documenti 20 marzo. Cauz. provv. L. 2500.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, Milano (14 marzo). — Gara indetta per le Officine di Alessandria, di un tornio a filettare, un trapano verticale da metalli, un ventilatore per sei fuochi da officina, una piallatrice da legno, una modanatrice a trottola, una trapanatrice e modanatrice da legno.

Direzione Generale RR. Arsenali di Spezia, Napoli e Venezia — (15 marzo, ore 12). — Fornitura alla R. Marina nei tre Dipartimenti nel R. Arsenale di Taranto e nel R. Cantiere di Castellammare, di viti e punte di ferro e di ottone, per compl. L. 101,500, in 2 lotti, provv. agg. col rib. del 22 0[0, e cioè da L. 54,500 per L. 42,510, ed il secondo da L. 47,000 a L. 36,660.

Ministero della Marina, Roma (22 marzo, ore 12, miglioramento di ventesimo). — Appalto della fornitura alla R. Marina nei RR. Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia e Taranto, di fanali ad olio ed a candela per illuminazione delle RR. navi, per complessive lire 40,000, provvisoriamente aggiudicato col ribasso del 3.30 0[0, e cioè per L. 38,680.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Marzo 1	Marzo 8
Azioni Ferrovie Biella	L. 530	530
» » Mediterranee	» 447	456
» » Meridionali	» 638	646
» » Pinerolo (1ª emiss.)	» 390	390
» » » (2ª »)	» 370	370
» » Secondarie Sarde	» 215	215
» » Sicule.	» 667	667
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.* . .	» 327.50	328
» » Cuneo 3 0[0	» 358	358
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1[2 % . . .	» 100.10	100.10
» » Mediterranee 4 0[0 . . .	» 500	498.50
» » Meridionali.	» 326.25	336.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 316	317.50
» » » 2ª emiss. »	306	306.50
» » Sarde, serie *A*.	» 330	331
» » » serie *B*.	» 330	331
» » » 1879	» 330	331
» » Savona	» 358	358
» » Secondarie Sarde	» 496	496.50
» » Sicule 40[0 oro.	» 514	514
» » Tirreno	» 504	508
» » Vittorio Emanuele . . .	» 360.50	362

CONVOCAZIONI.

19 marzo, ore 14 — **Pinerolo.** — **Società per la costruzione e l'esercizio della Tramvia a vapore da Pinerolo a Perosa Argentina.** — Assemblea generale ordinaria e straordinaria degli azionisti. Bilancio e nomine.

19 marzo, ore 14 — **Bologna.** — **Società di Ferrovie e Tramvie nell'Emilia. Tramvia a vapore Bologna-Bazzano-Vignola.** — Assemblea generale ordinaria e straordinaria degli azionisti. Bilancio e nomine.

19 marzo, ore 15 — **Roma.** — **Ferrovia Mandela-Subiaco.** — Assemblea generale ordinaria e straordinaria degli azionisti. Bilancio e nomine.

20 marzo, ore 13 — **Verona.** — **Società dei Tramways a cavalli.** — Assemblea generale ordinaria e straordinaria degli azionisti. Bilancio e nomine.

24 marzo, ore 15.30 — **Modena.** — **Società dei Tramways a cavalli.** — Assemblea generale ordinaria e straordinaria degli azionisti. Bilancio e nomine.

27 marzo, ore 10.30 — **Roma.** — **Società Nazionale di Ferrovie e Tramvie.** — Assemblea generale ordinaria e straordinaria degli azionisti. Bilancio e nomine.

29 marzo, ore 14 — **Torino.** — **Società Italiana per le Strade Ferrate della Sardegna.** — Assemblea generale ordinaria e straordinaria degli azionisti.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Vigevano. — **Società Anonima della Strada Ferrata da Mortara a Vigevano.** — Dal 20 corrente marzo, presso la Banca Popolare Cooperativa di Vigevano e presso la Banca Giuseppe Antonio Musso di Torino, pagamento L. 20,25 per azione, contro rimessione del relativo Vaglia n. 95, e L. 9 per cadun titolo di dividendo, contro rimessione del Vaglia n. 2

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1901-1902. — *Dal 21 al 28 Febbraio 1902. — 24ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4760	4726	+ 34	1028	1033	— 5
Media	4760	4731	+ 29	1013	1029	— 16
Viaggiatori	1,027,205.19	1,095,681.32	— 68,476.13	37,366.47	39,924.26	— 2,557.79
Bagagli e cani	63,434.98	61,229.99	+ 2,204.99	907.23	882 61	+ 24.62
Merci a G.V. e P.V. acc.	331,473 80	295,152.09	+ 36,321.71	10,997 09	9,480.03	+ 1,517.06
Merci a P. V.	1,452,128.84	1,347,292.44	+ 104,836.40	54,638.93	47,349.64	+ 7,289.29
TOTALE	2,874,242.81	2,799,355.84	+ 74,886.97	103,909.72	97,636.54	+ 6,273.18
Prodotti dal 1° Luglio 1901 al 28 Febbraio 1902.						
Viaggiatori	35,660,498 57	37,032,680.95	— 1,372,182.38	1,559,933.98	1,649,487.80	— 89,553.82
Bagagli e cani	1,722,263.47	1,816,466.65	— 94,203 18	41,106 86	44,794.03	— 3,687.17
Merci a G.V. e P. V. acc.	9,590,828.49	9,083,229 71	+ 507,598.78	331,838.96	312,715.70	+ 19,123 26
Merci a P. V.	48,786,001.02	46,240,885.34	+ 2,545,115.68	1,850,997.11	1,746,759.38	+ 104,237.83
TOTALE	95,759,591.55	94,173,262.65	+ 1,586,328.90	3,783,876.91	3,753,756.91	+ 30,120.00
Prodotto per chilometro.						
della decade	603.83	592 33	+ 11.50	101.08	94.52	+ 6.56
riassuntivo	20,117.56	19,905.57	+ 211.99	3,735.32	3,647.97	+ 87.35

(*) La linea Milano–Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

23ª Decade — Dall'11 al 20 Febbraio 1902

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1902	73,539 00	2,683.00	31,553.00	134,597 00	400.00	242,772.00	616.00	394.00
1901	81,143.00	2,551.00	34,472.00	124,826.00	579.00	243,571.00	616.00	395.00
Differenze nel 1902	— 7,604.00	+ 132.00	— 2,919.00	+ 9,771.00	— 179.00	— 799 00	»	— 1.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1901 AL 20 FEBBRAIO 1902.								
1901-902	2,201.803.00	51,601.00	498,849.00	3,361,730 00	33,002.00	6,146,985.00	616.00	9,979.00
1900-901	2,206,959.00	48,970.00	482,780.00	3,330,757.00	39,956 00	6,109,422.00	616.00	9,918.00
Differenze nel 1901-902	— 5.156.00	+ 2,631.00	+ 16,069.00	+ 30,973.00	— 6,954.00	+ 37,563.00	»	+ 61.00
RETE COMPLEMENTARE — PRODOTTI DELLA DECADE								
1902	28,513.00	1,051.00	12,464.00	19,232.00	100.00	61,360.00	484.00	127.00
1901	30,601 00	937.00	14.933.00	22,702.00	137.00	69,310.00	484.00	143.00
Differenze nel 1902	— 2,088.00	+ 114.00	— 2,469.00	— 3,470.00	— 37.00	— 7,950.00	»	— 16.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1901 AL 20 FEBBRAIO 1902								
1901-902	827,546.00	17,292.00	246.170.00	601,997.00	4,969.00	1,697.974 00	484.00	3,508.00
1900-901	789,483 00	14,523.00	234,039.00	635,689.00	7,261.00	1,680,995.00	484.00	3,473.00
Differenze nel 1901-902	+ 38,063.00	+ 2.769.00	+ 12,131.00	— 33,692.00	— 2,292.00	+ 16,979.00	»	+ 85.00
STRETTO DI MESSINA — PRODOTTI DELLA DECADE								
1902	2,403.00	251.00	856.00	1,008.00	»	4.518.00	23.00	196.00
1901	2,850.00	190.00	443.00	1,907.00	»	5,390.00	23.00	234.00
Differenze nel 1902	— 447.00	+ 61.00	+ 413.00	— 899.00	»	— 872.00	»	— 38.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1901 AL 20 FEBBRAIO 1902								
1901-902	90.401.00	4,196.00	24,869 00	43.164.00	31.00	162.601.00	23.00	7,070.00
1900-901	81,971.00	2,735.00	19,471.00	41,050.00	31.00	145,258.00	23.00	6,316 00
Differenze nel 1901-902	+ 8,430.00	+ 1,461.00	+ 5,338.00	+ 2,114.00	»	+ 17,343.00	»	+ 754.00

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

BIGLIETTI SEMPLICI					BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO					
(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	Londra (2)		Parigi (3)		Londra (4) (Diritto di porto compreso)			Parigi (5)		
	1a classe	2a classe	1a classe	2a classe	1a classe	2a classe	validità	1a classe	2a classe	validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne) .	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	-			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	.			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	.			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	-			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

ANDATA — Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio. — RITORNO

Andata

STAZIONI	1a e 2a CLASSE							Treno lusso PENINSULAR-EXPRESS part. da Londra il venerdì
					(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	—	9 — a.	10 — a.	—	—	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	—	—		—	11 — a.	—		—
Douvres. . . . . . . —	—	11 03 a.		—	1 — p.	11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	—	12 31 p.		—	2 20 p.	12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	(F)	12 35 p.		—	2 24 p.	12 24 a.		12 24 a.
	W. R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 20 p.		—	3 — p	1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 26 p.		—	3 06 p.	1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.		1 58 p.		—		2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.		1 59 p.		—		2 31 a.		
Folkestone . . . Par.			11 50 a.	—				
Boulogne (Buffet) Maritime o.E.oc. Arr.			1 30 p.	—				
Boulogne Maritime ora fr. Arr.			1 34 p.	—				
Boulogne Maritime ora fr. Par.			2 20 p.	—				
Boulogne Central Arr.			2 25 p.	—				
Boulogne Central Par.			2 35 p.	—				
Amiens (Buffet) Arr.		3 44 p.	4 10 p.	—	5 16 p.	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.		3 49 p.	4 15 p.	—	5 21 p.	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.	5 45 p.	5 50 p.	—	7 — p.	5 50 a.		Per la grande cintura
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	5 52 p.	—	7 42 p.	—	7 42 p.	7 03 a.		
Paris-PLM (Buff.) Arr.	6 32 p.	—	8 32 p.	—	8 32 p.	7 43 a.		
	1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)	1a 2a cl.	1a 2a cl.	Lusso (X)	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	10 20 p.	10 30 p.	1 35 p.	9 30 a.	2 — p.	
Dijon . . . . Arr.	12 20 p.	1 38 a.	2 40 a.	3 45 a.	5 38 p.	2 24 p.	7 15 p.	9 35 a.
Evian . . . . . —	2 16 p.	10 45 a.	—	2 16 p.	—	—	—	—
Genève . . . . —	10 48 a.	6 57 a.	—	11 14 a.	—	10 45 p.	—	—
Le Fayet-St-Gervais (Chamonix) . . . . —	3 31 p.	12 20 p.	—	8 — p.	—	—	—	1 — p.
Aix-les-Bains . . . . —	8 58 a.	6 02 a.	6 46 a.	1 54 p.	9 39 p.	8 51 p.	12 21 a.	1 42 p.
Chambéry . . . . . . —	9 34 a.	6 37 a.	7 10 a.	2 31 p.	9 59 p.	9 26 p.	12 45 a.	2 03 p.
Modane . . . . —	1 46 p.	—	9 57 a.	7 42 p.	12 29 a.	—	3 31 a.	4 55 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	18 55	—	14 22	4 55	—	—	8 20 a.	21 16
Torino. . . . . . . Par.	20 —	—	14 50	6 45	—	—	8 45	
Novara . . . . . . Arr.	21 56	—	16 47	9 14	—	—	10 55	
Milano . . . . . . Arr.	23 05	—	17 45	10 15	—	—	12 6	
Venezia . . . . . . Arr.	—	—	23 30	—	—	—	18 45	
Torino. . . . . . . Par.	20 05	—	15 —	5 25	—	—	8 40	Sleeping-cars con Dining-car
Genova . . . . . . Arr.	23 20	—	18 25	8 45	—	—	12 —	
San-Remo . . . —	5 45	—	23 33	—	—	—	16 44	
Pisa. . . . . —	3 20	—	23 25	12 35	—	—	17 —	
Firenze . . . . —	7 15	—	1 20	17 28	—	—	19 15	
Livorno . . . . —	5 36	—	0 7	15 5	—	—	18 —	
Roma . . . . —	10 10	—	7 —	19 15	—	—	23 43	
Napoli . . . . —	18 35	—	13 36	0 35	—	—	7 —	
Brindisi . . . . —	—	—	8 16	—	—	—	18 7	
Torino. . . . . . . Par.	20 05	—	—	—	—	—	8 40	21 30
Alessandria . . . . Arr.	21 32	—	—	—	—	—	10 13	22 59
Bologna . . . . —	2 31	—	—	—	—	—	14 50	8 01
Ancona . . . . —	7 13	—	—	—	—	—	23 —	6 40
Brindisi. . . . —	21 48	—	—	—	—	—	10 59	17 20
Firenze . . . . —	6 34	—	—	—	—	—	18 3	
Roma . . . . —	13 10	—	—	—	—	—	23 25	Arrivo a Brindisi
Napoli. . . . . . . Arr.	18 35	—	—	—	—	—	7 —	la domenica

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

Ritorno

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . Par.	8 50	—	—	15 5	Lusso	—	—
Roma . . . . —	14 30	—	—	23 10	(X)	—	—
Firenze . . . . —	21 10	—	—	6 10	—	—	—
Brindisi . . . . —	7 —	—	—	17 33	—	—	—
Ancona . . . . —	20 25	—	—	5 35	—	—	—
Bologna . . . . —	1 35	—	—	10 30	—	10 30	—
Alessandria . . . . . —	7 15	—	14 20	17 10	—	21 55	—
Torino. . . . . . . Arr.	9 2	—	16 05	19 10	—	23 35	—
Brindisi. . . . . . Par.	—	—	18 35	—	—	9 42	—
Napoli. . . . . —	8 50	—	15 50	—	—	23 15	—
Roma . . . . —	14 50	—	21 —	—	14 20	8 15	—
Livorno . . . . —	21 6	—	2 —	8 30	19 25	13 15	—
Firenze . . . . —	19 35	—	21 5	7 15	17 30	12 10	—
Pisa. . . . . —	22 15	—	3 5	9 8	20 45	15 —	—
San Remo . . . —	18 32	—	1 45	8 9	—	14 15	—
Genova . . . . —	3 5	—	7 5	14 55	0 35	20 —	—
Torino. . . . . . . Arr.	7 —	—	10 25	19 10	4 50	23 35	—
Venezia . . . . . . Par.	—	—	—	8 45	—	14 —	—
Milano . . . . . . Par.	—	—	7 5	16 —	—	20 15	—
Novara . . . . —	—	—	8 7	17 1	—	21 15	—
Torino. . . . . . . Arr.	—	—	10 20	19 5	—	23 10	—
	(D)						
Torino. . . . . . . Par.	7 45	—	13 30	19 30	4 26	—	24 —
Modane (ora franc.) . —	11 35 a.	—	5 20 p.	10 10 p.	7 24 a.	—	3 20 a.
Chambéry . . . . . . —	8 — p.	—	8 38 p.	12 22 a.	9 35 a.	6 47 a.	5 57 a.
Aix-les-Bains . . . . —	3 44 p.	—	9 12 p.	12 04 a.	9 55 a.	7 22 a.	6 18 a.
Le Fayet-St-Gervais —	11 15 a.	—	4 15 p.	2 — p.	—	—	—
Evian . . . . . —	12 38 p.	—	5 32 p.	—	—	4 40 a.	—
Genève . . . . —	1 52 p.	—	8 02 p.	9 10 p.	—	5 52 a.	3 38 a.
	1a cl.						
Dijon . . . . —	12 4 a.	—	1 59 a.	5 9 a.	2 19 p.	1 23 p.	11 33 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	6 9 a.	—	6 38 a.	9 23 a.	6 41 p.	6 31 p.	5 15 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 12 a.		—	10 3 a.	—	6 47 p.	
Paris-Nord (Buffet Hôtel) Arr.	8 03 a.		—	10 52 a.	—	7 42 p.	
	1a 2a cl.	(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl.	Déjeun. 1a 2a cl. W.R(A)		Pranso 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord (Buffet Hôtel) Par.	8 40 a.	9 35 a.	10 30 a.	11 20 a.	—	9 — p.	
Amiens (Buffet) Arr.	10 28 a.		12 mer.	12 52 p.	—	10 46 p.	
Amiens (Buffet) Par.	10 33 a.		12 20 p.	12 57 p.	—	10 51 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	12 18 p.		1 50 p.		—		
Boulogne (Buffet) Central Par.	12 23 p.		1 53 p.		—		
Boulogne Maritime ora fr. Arr.			1 58 p.		—		
Boulogne Maritime ora fr. Par.			2 12 p.		—		
Boulogne Maritime ora E. oc. Par.			2 08 p.		—		
Folkestone . . . Par.			4 10 p.		—		
Boulogne-Tintelleries Arr.	12 07 p.				—	12 31 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.	12 09 p.				—	12 33 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.	12 45 p.			2 55 p.	—	1 12 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.	12 57 p.	1 15 p.		3 01 p.	—	1 21 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.	1 30 p.			3 19 p.	—	1 39 a.	
Calais Maritime ora Eur. occ. Par.	1 26 p.			3 15 p.	—	1 35 a.	
Douvres. . . . . . . —	3 05 p.			5 15 p.	—	3 40 a.	
Londres Victoria . Arr.	—			7 — p.	—	—	
Londres Ch.-Cross. Arr.	4 55 p.		5 50 p.	—	—	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant riservato ai viaggiatori di 1a classe. Non sono ammessi i viaggiatori di 2a classe se non pagano il supplemento dalla 2a alla 1a classe. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 10 30 ant. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Calais col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 11.20 ant. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.30 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino. — (X) Dal 20 novembre al 9 gennaio i treni di lusso Parigi-Roma avranno luogo tre volte per settimana, cioè: il lunedì, mercoledì e venerdì in partenza da Parigi; martedì, giovedì e sabato in partenza da Modane. Dal 10 gennaio fino al 15 maggio tutti i giorni. Questo treno è composto di *wagons-lits* e di *restaurant*.

TORINO, 1902 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXXV. Sabato, 15 Marzo 1902 NUM. 11.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi .... Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

L'ESERCIZIO DELLE TRE GRANDI RETI

DAL 1885 AL 1900

(*Continuazione, vedi N. 10*).

Treni di lusso od express. — I treni di lusso, che nel 1889 erano, si può dire, sconosciuti alle ferrovie italiane, presero sulle Reti Mediterranea ed Adriatica un discreto sviluppo in questi ultimi tempi.

Scopo dei treni di lusso è quello principalmente di rendere quasi insensibile il disagio dei lunghi viaggi anche alle persone più esigenti e cagionevoli di salute, o malate, di guisa che queste possono, senza preoccupazione, recarsi anche in lontani paesi, evitando l'inconveniente di doversi trattenere in qualche luogo per riposare la notte.

Dei treni di lusso approfittano, principalmente, coloro che dal Nord dell'Europa si recano a svernare in Italia, oppure lungo la riviera francese, od in Egitto.

Dell'express settimanale da Calais a Brindisi, che serve per le comunicazioni rapide fra l'Inghilterra e le Indie, profittano particolarmente gli inglesi.

Per le grandi comodità che questi treni offrono, mercè la cooperazione della Compagnia Internazionale delle vetture a letto, che pone cure speciali nella scelta degli addobbamenti, nel mantenimento del materiale, nel vigilare pel buon andamento del servizio di *restaurant* e nella scelta del personale di scorta, essi sono entrati a poco a poco nelle simpatie del pubblico, ed hanno creata una nuova classe di viaggiatori, che va aumentando man mano che i treni stessi si estendono e si fanno conoscere ed apprezzare all'estero.

Questa nuova classe di viaggiatori preferiva dapprima rimanersene a casa per mancanza di mezzi che le permettesse di affrontare i disagi di un lungo viaggio senza preoccupazioni.

Non è necessario aver usati molte volte i treni di lusso per intendere che essi andranno sempre più sviluppandosi, agevolando forse una graduale ed assai utile riforma nelle classi dei viaggiatori.

Da parte sua il Governo italiano ha sempre dato in ogni occasione, e principalmente nelle conferenze orarie internazionali, tutto il suo appoggio allo sviluppo razionale di questa nuova specie di treni.

Nel 1884 vi era in Italia il treno settimanale per il trasporto della valigia indiana, il quale faceva anche il servizio dei viaggiatori, con sole vetture di prima classe e con uno *sleeping-car* della Compagnia Internazionale delle vetture a letto, fra Calais e Bologna. Fra Bologna e Brindisi il servizio dei letti era fatto invece con una vettura della Compagnia Pullman.

Questo treno, sebbene non fosse un vero e proprio treno di lusso, si è classificato come tale nell'allegato n. 1, perchè in realtà il suo servizio era più paragonabile a quello degli *express* che a quello dei semplici treni diretti.

Nel luglio del 1890, quando la crescente composizione del treno della Valigia indiana ne consigliò lo sdoppiamento, si separò completamente il servizio della posta da quello dei viaggiatori. Si creò allora, per il viaggio Calais-Brindisi, un vero treno di lusso, che nella sua composizione aveva normalmente due vetture a letto intercomunicanti, una vettura *restaurant* e due bagagliai, uno di testa e l'altro in coda.

A questo treno si è dato il nome di *Peninsular-Express*.

Nel senso Calais-Brindisi il treno di lusso ritorna accodato a quello che trasporta la corrispondenza delle Indie, perchè il peso di questo treno, essendo assai meno considerevole di quello che trasporta le corrispondenze spedite da Londra, permette di fare il servizio postale e quello dei viaggiatori insieme.

Il *Peninsular-Express* parte ora da Londra tutti i venerdì alle ore 21 (tempo di Grenwich), muovendo dalla stazione di Charing-Cross, attraversa il canale della Manica da Dower a Calais, è instradato sulla linea di Boulogne, abbandona la Rete della Compagnia del Nord alla stazione di Pierrefitte-Steins, donde per una linea di raccordo, entra nella linea della « Grande Ceinture » girando su questa per circa 30 km. fra le stazioni di La Courneuve-Duguy e Villeneuve-St.-Georges, e quindi passa sulla Rete della P. L. M. sulla quale viaggia fino a Modane.

Sul territorio italiano questo treno percorre km. 1198 ed arriva a Brindisi alle 16.50' della domenica, dopo 42 ore e 35 minuti di viaggio.

Il treno postale parte da Londra, Cannon Street, 40' mi-

nuti prima, ma lungo la linea cede il passo al *Peninsular-Express*, prima ancora del suo arrivo a Parigi.

Il postale arriva a Brindisi alle 17.40′ impiegando nell'intero tragitto ore 43.25′.

I treni di ritorno della Valigia hanno la partenza da Brindisi subordinata all'arrivo del piroscafo da Bombay.

Ordinariamente tale arrivo ha luogo il venerdì, nei mesi da giugno a settembre, ed il giovedì negli altri mesi.

Per effettuare questi convogli sono inseriti nell'orario 9 treni quasi uniformente distribuiti dalle ore 3.28′ alle 22.40′.

Questi treni impiegano rispettivamente ore 49.17′; 49.32′; 49.38′; 50.4′; 48.2′; 49.32′; 49.16′; 48.30′; 49.36′ nell'intero viaggio da Brindisi a Londra.

Poco dopo il *Peninsular-Express* fu attivato il treno di lusso « Calais-Rome » (via Parigi-Modane). Il primo esperimento ebbe luogo dall'11 novembre fino al 1° aprile 1891 una volta per settimana, e cioè il martedì in discesa ed il mercoledì in ascesa. Dal 4 gennaio all'aprile 1892 fu ripetuto l'esperimento, ma i risultati non incoraggiarono la Società del Mediterraneo a continuarlo.

In quel tempo il Calais-Rome partiva da Parigi (Nord) alle 23.53′, in coincidenza col Club-train da Londra, ed arrivava a Roma alle 7.41′; si ripartiva da Roma alle 9.50′ con arrivo a Parigi alle 15.5′, pure in coincidenza col Club-train per Londra.

La riattivazione del Calais-Rome fu poi decisa nella conferenza oraria internazionale di Ginevra ed effettuata con l'orario invernale del 15 novembre 1897. Questo treno si effettuò allora una volta per settimana: e cioè il martedì da Modane ed il sabato da Roma, fino al 14 maggio 1898.

Nello stesso anno 1898 fu riattivato dal 24 novembre nei medesimi giorni della settimana, in cui si effettuava l'inverno precedente. Dal 1° febbraio al 29 aprile 1899 fu poi reso bisettimanale, con partenza il mercoledì ed il venerdì da Modane, ed il giovedì e sabato da Roma.

Il Calais-Rome fu effettuato una volta per settimana, dal 21 novembre 1899 (martedì da Calais e venerdì da Roma e dall'11 gennaio all'11 maggio 1900 due volte per settimana, cioè il martedì ed il giovedì da Calais ed il lunedì e venerdì da Roma.

Questo treno percorre km. 767 sul territorio italiano.

Nella conferenza oraria internazionale di Amsterdam fu combinato altro *Express* denominato « Treno di lusso Vienna-Nizza ». Inaugurato il 5 novembre 1895, si effettuò ogni martedì da Vienna a Nizza ed ogni mercoledì da Nizza a Vienna fino al 29 aprile 1896.

Nell'inverno successivo, dal 4 novembre 1896 al 28 aprile 1897, fu eseguito tre volte la settimana, cioè il martedì, il giovedì ed il sabato da Vienna, prolungandolo oltre Nizza fino a Cannes, ed ogni lunedì, mercoledì e venerdì da Cannes a Vienna.

Il favore che questo treno incontrò nel pubblico fu tale che, col 15 novembre 1897, per poter soddisfare tutte le richieste di posti si dovette renderlo giornaliero fra Vienna e Cannes, e anche prolungarlo una volta per settimana fino a Pietroburgo. Fu sospeso il 29 aprile 1898 e riattivato il 15 novembre successivo, come nell'anno precedente, fino al 29 aprile 1899, salvo una sospensione dal 27 novembre al 3 dicembre 1898, causata da una interruzione della linea Genova-Ventimiglia.

Nell'inverno 1899-900 fu riattivato come in quello precedente, dal 15 novembre al 29 aprile, ma con qualche leggero ritocco al suo orario, ritenuto indispensabile anche per evitare difficoltà al transito dei treni merci sulla linea dei Giovi; fu perciò fatto passare per Busalla anzichè per Mignanego, dal 25 gennaio in poi, allungando la sua marcia di una quindicina di minuti.

Questo treno percorre 767 km. sul territorio italiano.

Il treno di lusso « Nord-Sud-Brenner-Express », ideato dalla Direzione delle Ferrovie Bavaresi dello Stato, formò oggetto di molte conferenze internazionali. Il concetto primitivo era quello di fargli percorrere il viaggio da Berlino a Napoli, per Monaco, Verona, Bologna, Roma e di porto in coincidenza a Napoli con un piroscafo di lusso per l'Egitto.

Ma la Società delle Strade Ferrate Meridionali non accettò l'orario proposto, neppure in via di esperimento, per una sol volta la settimana, malgrado le insistenze dei Governi interessati e delle altre Amministrazioni compartecipanti alla effettuazione di tale treno. Fu quindi giuocoforza rinunciare al suo proseguimento naturale, poichè mancava al Governo la facoltà di obbligare la Società ad effettuarlo.

Il Nord-Sud-Express fu pertanto attuato giornalmente solo fra Ala e Verona dal 10 novembre 1897 in poi.

Un treno di lusso troncato a quel modo non poteva evidentemente dare buoni risultati, almeno sul percorso italiano, e perciò si propose di prolungarlo interpolatamente nei diversi giorni della settimana fino a Milano, a Venezia ed a Brindisi.

La Società esercente la Rete Adriatica accettò, in via di esperimento, di prolungarlo, dal 1° marzo al 28 maggio 1898, da Verona a Venezia il martedì e venerdì, e da Venezia a Verona il mercoledì ed il sabato. Dal 5 marzo al 9 ottobre 1898, nei giorni di lunedì, giovedì e sabato fu prolungato nel senso Verona-Milano e nei giorni di martedì, venerdì e domenica nel senso Milano-Verona.

Dal 10 ottobre 1898 al 30 marzo 1899, si è prolungato invece il lunedì, mercoledì e venerdì su Milano, ed il martedì, giovedì e sabato da Milano a Verona.

Non credette per altro di condurlo fino a Brindisi.

L'esperimento del servizio su Venezia fu ripetuto dal 14 marzo al 31 maggio 1899 nei giorni di martedì e sabato verso Venezia, e mercoledì e domenica da Venezia, ma, sebbene fatto nella stagione del più forte movimento presumibile, non diede i risultati che la Società si attendeva, e quindi essa non ha più creduto conveniente di ripeterlo.

Il prolungamento su Milano invece diede buoni risultati, e perciò nell'inverno 1899-900, si fece giornalmente dal 15 novembre al 27 maggio 1900.

Nella conferenza oraria internazionale di Anversa i Delegati della Società del Mediterraneo, deferendo alle premure del Governo italiano, accettarono il prolungamento del Nord-Sud-Express fino a Roma e Napoli, in via d'esperimento; e la Società della Navigazione Generale Italiana stabilì anche la corrispondenza di questo treno con un piroscafo da e per Alessandria d'Egitto.

Dal 2 dicembre 1898 il Nord-Sud-Express raggiunse quindi indirettomente lo scopo cui da principio mirava l'Amministrazione delle Ferrovie Bavaresi dello Stato. Ogni venerdì sera partiva da Milano per Napoli, ed ogni lunedì da Napoli per Milano.

Questo prolungamento continuò fino al 24 aprile 1899. Si venivano così a percorrere, con esso, sul territorio italiano complessivamente km. 1103.

Se non che il giro troppo vizioso che faceva per giungere a Roma ed a Napoli, e le aumentate difficoltà di orario fecero sì che i risultati ottenuti col primo esperimento non incoraggiassero a ritentarne un secondo. Dal 2 dicembre 1899 al 13 maggio 1900, si è invece prolungato, con bnon successo, il Nord-sud-Express fra Milano e Cannes ogni mercoledì e sabato, ed ogni giovedì e domenica da Cannes a Milano.

Il percorso di questo treno sul territorio italiano è di km. 503.

La serie dei treni di lusso, che circolano in Italia, si completa con quelli fra Ventimiglia e S. Remo, combinati nella conferenza internazionale di Nizza. Essi sono il prolungamento dei treni di lusso francesi « Méditerranée-Express » e « Calais-Méditerranée-Express ». Si effettuarono giornalmente dal 1° gennaio al 26 aprile 1899, e quattro volte la settimana dal 26 aprile al 10 maggio 1899.

Nell'inverno 1899-900 si effettuarono giornalmente dal 10 dicembre al 13 maggio.

Questi treni percorrono km. 16 sul territorio italiano.

I treni di lusso, adunque, che nel 1884, pur volendo considerare come tali quelli della valigia indiana, importavano una percorrenza media giornaliera di:

Km. 80 sulle linee ora componenti la Rete Mediterranea
» 258 id. id. id. Adriatica

Km. 338 in totale, secondo l'orario 1899-900, sono saliti ad una dercorrenza media giornaliera di:
Km. 624 sulla Rete Mediterranea
» 958 id. Adriatica

Km. 1582 sulle due Reti insieme.

Sulla Rete Sicula non vi sono ancora treni di lusso.

La loro percorrenza si è quindi più che quadruplicata.

Treni direttissimi. — Nel 1884 non vi erano treni direttissimi in Italia.

Una coppia di questi, con velocità superiore a quella dei diretti, fu per la prima volta attuata il 1° dicembre 1888 fra Roma e Milano, tanto sulla Rete Adriatica, quanto sulla Mediterranea, ed un'altra fra Genova e Torino: coppia questa che fra Genova e Roma viaggiava accoppiata a quella di Milano.

Scopo precipuo di tali treni è quello di avere rapide comunicaziani fra la Capitale, la Liguria, l'Emilia, il Piemonte e la Lombardia, senza costringere il viaggiatore a passare una notte in viaggio.

Con la loro istituzione rimase dimostrato che, date certe condizioni di peso del convoglio, ed abbandonate le fermate di cui poco si giova il pubblico, si possono ottenere velocità di corsa e celerità di servizio, che prima parevano irrealizzabili sulle ferrovie italiane.

Le restrizioni indispensabili per mantenere le maggiori velocità, come l'esclusione di alcune classi di viaggiatori a tariffa ridotta, e l'obbligo di una percorrenza minima, anche per quelli a tariffa intera, contribuirono a rendere dapprima non troppo frequentati i nuovi treni, malgrado la regolarità di servizio e le comodità che venivano offerte con un materiale di prim'ordine; ma a poco a poco il pubblico imparò a meglio conoscerli ed apprezzarli, cosicchè la loro utilizzazione si fece sempre maggiore, specialmente dopo che vi furono aggiunte le vetture *restaurants* della Compagnia Internazionale nelle vetture a letto.

La maggiore affluenza dei viaggiatori, la più pesante composizione del treno, dovuta anche all'ammissione di alcune categorie di viaggiatori che prima erano esclusi, e la necessità di qualche nuova fermata resero tanto difficili le condizioni di marcia dei direttissimi sulla Rete Mediterranea, che fu giuocoforza renderli meno celeri, per poter osservare meglio l'orario, cosicchè il 15 novembre 1899 i direttissimi mediterranei furono classificati fra i semplici diretti.

Anteriormente per altro fra Milano e Roma erano stati istituiti, fin dal 12 settembre 1897, i due treni notturni n. 63 e 64 che furono istradati per la via di Parma-Sarzana, essendosi ciò reso possibile dopo l'apertura all'esercizio del tronco S. Stefano-Sarzana.

Questi treni, per velocità e comodità di viaggio, potevano paragonarsi ai mutati direttissimi diurni, mentre per velocità media utile erano anche superiori ad essi. E' anzi questa una delle ragioni per cui si è creduto retrocedere i primitivi direttissimi mediterranei n. 9 e 10 alla categoria dei semplici diretti, con che si sono evitati i confronti sfavorevoli che il pubblico, non potendosi rendere esatto conto delle difficoltà di esercizio, faceva spesso fra i diretti di allora n. 63 e 64 ed i direttissimi (9 e 10) che erano meno celeri.

Con l'attivazione dell'orario estivo 1° giugno 1895, fu deciso di sospendere dal 1° luglio al 15 settembre di ogni anno, i direttissimi mediterranei 9 e 10 (1), fra Roma e Pisa, ed i coincidenti diretti 39 e 40 fra Livorno e Colle Salvetti.

Il Governo non si oppose a questa temporanea sospensione, sia perchè quei treni non sono obbligatori, a termini di contratto, sia perchè nei mesi più caldi la loro utilizzazione era scarsissima, in quanto che d'estate il pubblico preferisce viaggiare di notte.

(1) Presentemente semplici diretti come si è visto in precedenza.

Inoltre da quell'anno si sono sospesi, in estate, i direttissimi 1 e 2 adriatici, fra Roma e Firenze. Il periodo della loro sospensione non è esattamente prestabilito: d'ordinario corrisponde a quello delle vacanze estive del Parlamento.

Il 1° giugno 1897 furono istituiti anche i direttissimi Milano-Chiasso in corrispondenza coi treni svizzeri, pure direttissimi, i quali a Basilea coincidono con i rapidi treni da e per i principali centri d'Europa. Questi treni composti di materiale intercomunicante di primissimo ordine, delle ferrovie svizzere, e di una vettura-*restaurant* della Compagnia Internazionale dei vagoni a letto, in tutto il loro percorso, fra Milano e Basilea, nei due sensi, potrebbero assimilarsi, più che altro ai treni di lusso. Differiscono da' essi solo perchè mancano delle cabine a letto, delle quali non vi ha del resto, bisogno, trattandosi di treni diurni.

Per la visita doganale su questi treni non si fanno scendere i viaggiatori alla stazione di frontiera. Vi salgono invece gli agenti della dogana, i quali compiono le loro operazioni durante il viaggio, precisamente come sui treni di lusso. La fermata di confine si riduce quindi ai pochi minuti che occorrono per il servizio ferroviario.

Oltre ai citati direttissimi ve ne ha uno da Firenze a Venezia, composto di carrozze di prima e seconda classe, e si effettua per il ritorno al Nord dei forestieri che si recano a svernare nei paesi caldi. Questo treno, distinto con la sigla *F. V.*, serve anche ad alleggerire il direttissimo 2 e contribuisce assai bene alla regolarità della sua marcia. (*Continua*).

I LAVORI DEL VALICO DEL SEMPIONE

Il Comitato pel valico ferroviario del Sempione, sedente a Milano, ha ricevuto dall'Impresa Brandt, Brandau e C. le seguenti notizie circa i lavori del traforo:

Prima della fine di marzo non si potranno fare previsioni fondate, sicure sul compimento della galleria. Il banco di roccia decomposta e spingente (schisti calcarei) pare voglia presto aver fine; difatti in mezzo al materiale tenero si trovano ora dei blocchi consistenti, indizio quasi sicuro che la roccia sana e compatta non è lontana. Sarà quindi questione di pochi metri e cioè di pochi giorni, al massimo due o tre settimane.

Il tratto armato di quadri metallici non accenna più a muoversi, e permetterà di dare passaggio anche alla locomotiva dei treni di servizio. Naturalmente in questi tre ultimi mesi si è fatto poco, se si parte dal punto di vista dell'avanzamento guadagnato sul nostro versante; ma se uno pensa al difficile e complicato lavoro che ha richiesto l'armare e disarmare ben tre volte il cunicolo su una tratta di 11 metri, date le enormi pressioni, le quali rompevano legni tondi di 40 centimetri di diametro, comprenderà facilmente che non si è perduto del tempo.

L'acqua di cui parlano tutti senza averla vista, non ci dà alcun disturbo all'avanzata. Sono solo i terreni decomposti che ora ritardano il procedere col cunicolo d'avanzata.

L'Impresa non ha mai sospeso i lavori, come fu detto anche dai giornali berlinesi, anzi ha fatto sacrifizi enormi per non perdere un minuto di tempo. Siccome ha un contratto « à forfait » con tempo determinato, è suo interesse quello di compiere l'opera per il termine fissato del contratto, cioè il 13 maggio 1904.

Ecco qual'era il programma dell'Impresa circa l'andamento dei lavori, cioè:

Anni						Galleria d'avanzata
1.	Dal 13 nov.	1898	al 13 nov.	1899	m.	2400
2.	»	1899	»	1900	»	2700- 6100
3.	»	1900	»	1901	»	4100-10020
4.	»	1901	»	1902	»	4600-14800
5.	»	1902	»	1903	»	4930-19730
6.	»	1903	al 13 mag.	1904	»	——

L'ultimo mezzo anno è destinato al compimento degli allargamenti, murature, di rivestimento, posa dell'armamento, ecc.

La galleria ha una lunghezza totale di m. 19,730.

Secondo questo programma, approvato dalla Compagnia concessionaria Jura-Simplon, si sarebbe dovuto a tutt'oggi forare m. 11,600; per contro se ne sono forati 11,150: differenza in meno m. 450.

Come si vede, è cosa insignificante, e rappresenta solo un mese di tempo; e siccome abbiamo un margine di qualche mese nell'ultimo mezzo anno (13 novembre 1903-13 maggio 1904), così, se non incontreremo altre difficoltà, per ora nessuno può affermare che il programma dell'Impresa non sia stato osservato a dovere.

Restano due buoni anni di tempo per compiere l'opera, ed in totale m. 8600 (in cifra tonda) da forare; tutti sanno quindi che m. 8600 : $(365 \times 2) = 11.80$ che si devono forare complessivamente al giorno dai due imbocchi.

Cosa possibilissima come aveva previsto il programma dell'Impresa, data la natura della roccia prevista dal profilo geologico ufficiale, che può solo essere errato nei dettagli. Da Briga, difatti, dove le cose procedono regolarmente, secondo le previsioni, si forano sempre più di sei metri al giorno.

Lo stesso faremo sul nostro versante appena sorpassata la difficolta presente.

FERROVIE DEL MEDITERRANEO

STATISTICA DELL'ESERCIZIO PER IL 1900

Dalla prima parte della statistica dell'esercizio per il 1899, pubblicata in questi giorni dalla Direzione Generale della Mediterranea, riassumiamo i dati più interessanti, tralasciando, come di consueto, quelli di carattere esclusivamente tecnico.

Materiale rotabile.

Locomotive — Al 31 dicembre 1899 erano in dotazione 1338 locomotive, delle quali 36 a ruote libere; 502 a 4 ruote accoppiate; 518 a 6 ruote accoppiate; 198 ad 8 ruote accoppiate; 62 macchine-tender a 4 e 22 a 6 ruote accoppiate.

Al 31 dicembre 1900 le locomotive in dotazione erano 1397. Di queste 37 avevano il freno continuo Smith-Hardy e 443 il Westinghouse.

Nel quantitativo delle locomotive in dotazione al 31 dicembre 1900 sono comprese 15 locomotive destinate alla demolizione.

Carrozze. — Il totale delle carrozze in dotazione al 31 dicembre 1899 era di 3720, cioè 38 *salons*, *breaks* e vetture con letti; 535 di prima classe; 514 miste di prima e seconda classe; 747 di seconda classe; 1820 di terza classe; 9 miste delle tre classi e 14 di quarta classe.

Inoltre vi erano 2 automotrici elettriche di prima e seconda classe e 50 vetture con compartimento per la posta.

Al 31 dicembre 1900 le carrozze erano in num. di 3808 essendone uscite di servizio 116 ed entrate in servizio 195.

Bagagliai. — Il totale dei bagagliai in dotazione al 31 dicembre 1899 era di 952 e al 31 dicembre 1900 di 1006.

Carri merci e bestiame. — Al 31 dicembre 1899 erano in dotazione 23,955 carri merci e bestiame; cioè: *carri chiusi* 90 scuderie, 192 bestiame minuto; 13,062 merci e bestiame; *carri aperti:* a sponde alte 7193, a sponde basse 3245, carri diversi e postali 173.

Al 31 dicembre 1900 il totale dei carri merci e bestiame era di 24,964, essendo usciti di servizio 81 ed entrati 1090, dei quali 531 per merci e bestiame; 483 a sponde alte e 13 a sponde basse.

Carri per treni materiale e di servizio. — Il totale dei carri per treni materiale e di servizio in dotazione al 31 dicembre 1899 era di 764, al 31 dicembre 1900 di 763.

Percorrenza del materiale rotabile.

I. — *Locomotive.*

	Chilometri	Medie per giorno
Convogli passeggieri e misti:		
Diretti	6,391,079	17,510
Omnibus ed accelerati	13,646,867	37,389
Misti	3,561,834	9,758
Bis, speciali e facoltativi	546,462	1,497
Totali e medie	24,146,242	66,154
Treni merci:		
Ordinari con passeggieri	1,480,313	4,056
Ordinari senza passeggieri	8,971,801	24,580
Speciali e facoltativi	3,149,904	8,630
Totali e medie	13,602,018	37,266
Treni materiale e di servizio	281,284	771
In complesso	38,029,544	128,051

II. — *Veicoli.*

	Chilometri	Medie per giorno
Carrozze per viaggiatori	144,682,386	418,825
Bagagliai	38,251,493	107,986
Carri per merci e bestiame	223,160,209	835,843
Carri per treni materiale e di servizio	1,907,606	10,340
Carrozze postali (ambulanti) e cellulari	6,957,146	19,606
Carrozze automotrici elettriche	20,579	56
In complesso	414,979,419	1,392,656

Consumo di combustibili e lubrificanti per le locomotive.

				Importo della spesa
Litantrace	Kg.	207,554,110	L.	7,358,753.13
Mattonelle	»	344,303,153	»	12,266,468.25
Carbone coke	»	—	»	—
Lignite	»	—	»	—
Carbonella	»	787,550	»	32,179.67
Legna	»	1,860,241	»	46,397.85
Totali e medie	Kg.	554,505,054	L.	19,703,798.90

La spesa comprende il prezzo d'acquisto, le spese di trasporto e di sbarco, e la quota di spese generali dei depositi combustibili.

Accidenti e loro conseguenze.

Nell'anno 1900 gli *accidenti* sulla Rete furono in numero di 1080 che si suddividono in:

Guasti accidentali	212
Errori nel servizio	178
Diverse	690
Totale	1080

I *fuorviamenti* furono 17 di treni lungo la linea, 55 di treni nelle stazioni e 67 di locomotive e carri in manovra.

Gli *urti* furono 4 di treni lungo la linea, 38 di treni nelle stazioni e 39 di locomotive o carri in manovra.

Il totale dei morti fu di 115, fra cui 43 per suicidio; i feriti 534 fra cui 7 per tentato suicidio. Fra i morti vi sono ancora 41 per propria imprudenza e per la stessa causa 57 feriti.

Prodotti complessivi.

(*Secondi risultati della contabilità*).

			Per chilom. in esercizio
Viaggiatori	L.	59,227,779.80	10,133.07
Bagagli, cani, ecc.	»	2,927,455.55	500.85
Merci	»	89,396,363.02	15,294.50
Totale prodotti del traffico	L.	151,551,598.37	25,928.42
Prodotti fuori traffico	L.	1,029,155.71	176.07
Introiti a rimborsi di spesa	»	3,014,405.87	515.73
Totale generale prodotti (1)	L.	155,595,159.95	26,620.22
Spese complessive	L.	188,002,506.13	20,188.62

(1) Escluse le linee in esercizio speciale.

QUANTITÀ DEL PERSONALE E SPESE RELATIVE (1).

	Quantità media nell'anno numero	Spesa Lire	Compenso medio annuale per ogni agente
Amministr. Centrale	1,652	5,078,474.11	3074.13
Manutenz. e sorvegl. della strada . .	16,403	13,136,598.22	800.86
Materiale e trazione	11,870	20,023,630.93	1686.91
Movimento e traffico	19,711	27,692,462.99	1404.92
Totali e media gener.	49,636	65,931,166.25	1328.29

IMPIANTO DI OFFICINA A GAS D'ACQUA

per uso pubblico e privato

D'ILLUMINAZIONE, RISCALDAMENTO e FORZA MOTRICE

Da pochi giorni funziona un'officina comunale di produzione di gas d'acqua, per servizio pubblico e privato, a Broni, provincia di Pavia. È il primo impianto di tal genere in Italia.

Il gas d'acqua è abbastanza vecchio e conosciuto nella storia della chimica. È noto che esso brucia con fiamma non illuminante, e che per renderlo illuminante occorre carburarlo. Vi sono, principalmente in America, varie officine di gas d'acqua, che si carbura secondo vari sistemi, processi tutti però che, causa il costo del petrolio e prodotti affini in Italia, non si presentano convenienti.

Colla scoperta di Auer tale ostacolo veniva rimosso: e anzi l'apparecchio che porta all'incandescenza la nota reticella riesce più semplice, essendo soppresso il becco Bunsen per la miscela del gas coll'aria. Ma alcune difficoltà si presentavano e nella produzione e nel consumo.

Il dott. Ugo Strache, di Vienna, ha studiato varie disposizioni per rimuovere le suaccennate difficoltà, ed attualmente, varie officine in Austria, ed anche altrove, funzionano secondo il sistema Strache con generale soddisfazione. E già alcune officine a gas comune stanno trasformandosi in officine a gas d'acqua.

L'ing. Pompeo Tarantola, di Milano, incaricato dal Municipio di Broni di recarsi a constatare le condizioni di funzionamento di alcune di dette officine, ha visitato l'impianto nell'Istituto patologico annesso all'Ospedale di Vienna e l'officina comunale di Pettau in Stiria. In base ai rilievi assunti, l'ing. Tarantola ha poi redatto il relativo progetto di esecuzione e predisposto un contratto preliminare colla Società internazionale proprietaria dei brevetti Strache, nonchè i capitolati normali d'appalto per le opere edili, per il gasometro e per le tubazioni che non differiscono da quelle analoghe a gas comune.

Il Consiglio comunale di Broni, ai primi del 1901 ha approvato il progetto, il quale fu successivamente sottoposto alle approvazioni delle superiori Autorità sì che in luglio si poterono esperire le pubbliche aste.

L'impianto del gasometro e delle tubazioni fu aggiudicato al signor Emilio Colombo, di Lecco, e le costruzioni edili, vasca gasometrica e depuratori al signor Giuseppe Quirici, di Stradella.

I lavori furono incominciati alla fine d'agosto e furono condotti a termine da poco tempo, sì che al 2 del mese di febbraio furono accese le prime lampade pubbliche in Broni. Nel borgo di Broni sono ora installati cento fanali pubblici di cui 30 da 100 c. e 70 da 50 c. Vi sono poi oltre cento domande di privati utenti, le quali in pochi mesi saranno, si spera, più che triplicate. La luce è fissa e bianchissima e i Bronesi ne sono soddisfatti.

I generatori possono produrre gas d'acqua, sia adoperando il coke, come il fossile da gas, come la lignite, e la produzione varia da 240 a 180 a 100 mc. di gas per quintale rispettivamente di ciascuno dei tre combustibili suaccennati.

Il gas d'acqua (il quale dovrebbe essere metà idrogeno e metà ossido di carbonio) contiene praticamente dal 2 al 6 per cento di anidride carbonica da 0,5 a 1,5 per cento di metano, da 3 a 5 per cento di azoto e traccie di ossigeno. Il suo potere calorifico è di 2500 calorie, la temperatura di combustione di 1700°, il limite inferiore di esplosibilità di 12,5 0|0. In proporzioni diverse del gas comune, serve dunque anche per cucina e per forza motrice.

Il suo basso potere calorifico e la maggiore percentuale di gas nella miscela esplosiva sono però largamente compensate dal minor costo di produzione, inquantochè con un quintale di fossile, invece di 25 mc. di gas e 70 kg. di coke, come pel gas comune, si ottengono fino a 180 mc. di gas d'acqua. Molto più favorevole riesce però il confronto pel gas d'acqua, per quanto riguarda il potere illuminante. Giacchè con un gas che costa molto meno, il rendimento in candele è alquanto superiore a parità di consumo di gas, e ciò è dovuto alla temperatura di combustione, che è più elevata di quella del gas comune.

I vantaggi dunque che fondatamente si sperano di ottenere col gas d'acqua sono:

Non occorrono carboni speciali, potendosi adoperare persino la lignite;

Non essendovi sottoprodotti, è semplice l'amministrazione, essendo tolta la vendita del coke, la quale circostanza costituisce nelle officine di gas comune la più facile e più sicura fonte di abusi;

Le manovre degli apparecchi sono di ordine più elevato di quelle d'un fuochista da gas, ma sono di facile maneggio, sì che, sotto la direzione di un tecnico, qualsiasi manovale può sostituire fuochisti scioperanti; nelle officine un po' importanti il numero degli operai sarebbe anche molto ridotto;

Molto minore è il costo a parità di luce sviluppata;

A parità di luce sviluppata sono pure molto minori e il consumo d'ossigeno, e lo sviluppo di acido carbonico, e la produzione di calore;

La luce è più bianca e più stabile;

Minore riesce la manutenzione di reticelle e cilindri, essendo soppresso lo scoppio della miscela col Bunsen;

È tolto l'inconveniente delle condensazioni nei tubi;

Nei motori, i prodotti della combustione non dànno luogo ad alcun deposito nel cilindro;

Causa l'alta temperatura di combustione, è indicatissimo per saldatura di metalli;

Soppressione del lavoro notturno, perchè i generatori, anche dopo due giorni e più di interruzione, possono avviarsi in mezz'ora.

Attualmente il prezzo di vendita è di L. 0.22 il mc. per illuminazione e di L. 0.14 al mc. per forza motrice e riscaldamento. Il prezzo di produzione si può valutare, contando su una produzione di mc. 100,000 all'anno, a L. 0.06 il mc., escluso ammortamento ed interesse, valutando il fossile da gas L. 3.20 e il coke L. 3.50 il quintale.

Per chi apprezza la municipalizzazione dei pubblici servizi, va menzionata la duplice iniziativa dell'Amministrazione comunale di Broni e per l'adozione di un sistema più razionale e più perfezionato e per la decisione di assumere detto servizio a conto del Municipio.

Nel corrente anno si eseguirà un analogo impianto municipale a Casteggio, su progetto pure del predetto ing. Tarantola, appena si avrà l'autorizzazione dalle superiori Autorità.

STRADA FERRATA CENTRALE E TRAMVIE DEL CANAVESE

Il 12 corrente marzo ebbe luogo l'assemblea generale degli azionisti della Strada Ferrata Centrale e Tramvie del Canavese, nella quale venne approvata la relazione del Consiglio d'Amministrazione, che testualmente pubblichiamo.

(1) Le spese riguardano le linee mediterranee escluse le linee in esercizio speciale. Il personale considerato è stabile ed avventizio.

Signori,

Se durante l'esercizio chiuso al 31 dicembre 1901 non abbiamo potuto conseguire prodotti uguali a quelli dell'anno precedente, causa il minor trasporto di combustibili e la crisi nell'industria cotoniera, la quale colpì le manifatture che alimentano in notevole proporzione il trasporto delle merci sulle nostre linee, tuttavia i risultati complessivi del 1901 sono abbastanza soddisfacenti, grazie all'aumentato movimento nel transito dei viaggiatori.

Manutenzione e lavori. — Non si fecero durante lo scorso anno opere d'impianto importanti. La manutenzione ordinaria si eseguì regolarmente; fu collocato un tubo metallico anche nel pozzo della stazione di Bosconero per rifornirlo di purissima acqua potabile; si impiantò l'illuminazione elettrica nelle stazioni di Castellamonte, Cuorgnè e Valperga e continuò il rifornimento di blocchi in pietra alle arginature dei torrenti ed a difesa dei ponti, principale fra i quali quello a cinque luci sul Malone.

Fu completamente sistemato l'attraversamento dei binari della linea di Milano dalla tramvia di Leynì presso il casello 5, sostituendo con nuovo telaio, solidamente armato con crociere metalliche, l'antico crocevia preesistente, e collocati quattro dischi di protezione con chiusura automatica di quell'importante passaggio a livello, per evitare l'inconveniente delle lamentate fermate dei nostri treni tramviarii ed assicurarne la incolumità nell'attraversare i binari della ferrovia.

Movimento e Traffico. — Come già ve lo abbiamo accennato, l'affluenza dei viaggiatori sulle nostre linee fu quest'anno eccezionale, poichè trasportammo ben 508,263 persone oltre gli abbonati, cifra non mai raggiunta sinora, neppure nel 1898 durante l'Esposizione Generale e quella di Arte Sacra.

La proporzione dei viaggiatori in ferrovia, a prezzo ridotto, compresi i biglietti di andata e ritorno, rispetto a quelli a tariffa ordinaria fu del 64 0|0 e la proporzione dei biglietti di prima classe rispetto a quelli di seconda fu dell'8 0|0 appena.

La percorrenza media dei viaggiatori in ferrovia fu di 34 km. per la prima classe e di 25 km. per la seconda.

La proporzione media dei posti occupati rispetto a quelli disponibili fu del 40 0|0 circa.

Ogni viaggiatore diede un prodotto chilometrico medio di L. 0.054 per la prima classe e di L. 0.036 per la seconda.

Furono trasportate complessivamente, a piccola velocità, tonn. 55,767 di merci, cioè 9296 tonn. in meno dell'anno precedente, nelle quali i combustibili costituiscono una deficenza di 6955 tonnellate.

Sulla tramvia Rivarolo-Cuorgnè si trasportarono 19,099 tonnellate di merci a piccola velocità, cioè 4942 in meno.

Trazione. — Il percorso complessivo dei treni ferroviari fu di 170,958 km. ripartiti fra n. 3982 treni compresi i treni speciali e reali.

La tramvia Rivarolo-Cuorgnè fu percorsa da 3973 treni per un complessivo di km. 39,728 e quella di Torino-Leynì-Volpiano da 4347 che percorsero 79,680 chilometri.

La composizione media dei treni fu di 10 veicoli sulla ferrovia, di 5 sulla tramvia Rivarolo-Cuorgnè e di 4 su quella di Leynì.

La percorrenza media annuale fu di km. 31,800 per locomotiva con un massimo di km. 46,559 sulla ferrovia, mentre sulla tramvia Torino-Leynì-Volpiano la percorrenza media delle macchine fu di 28,015 km., con un massimo di 32,475 chilometri.

Il consumo del combustibile per treno-chilometro fu di: chilogrammi 5.40 sulla ferrovia; 6.20 sulla tramvia Rivarolo-Cuorgnè; 3.80 sulla tramvia Torino-Leynì-Volpiano; quello degli olii lubrificanti per treno-chilometro fu di: gr. 42 sulla ferrovia; 66 sulla tramvia Rivarolo-Cuorgnè; 54 sulla tramvia Torino-Leynì-Volpiano.

Prodotti. — I prodotti complessivi come dal conto esercizio, netti dalle tasse erariali e di bollo, furono di lire 781,143.84, che ripartiti per chilometro di linea, dànno le cifre seguenti: L. 11,827.54 per il percorso Torino-Settimo-Castellamonte; L. 6843.73 per la tramvia Rivarolo-Cuorgnè; L. 5784.58 per quella Torino-Leynì-Volpiano, le quali ci dànno rispettivamente gli introiti seguenti per ogni treno-chilometro utile: L. 2975 per la ferrovia; L. 1723 per la tramvia Rivarolo-Cuorgnè; L. 1306 per la tramvia Torino-Leynì-Volpiano.

Spese. — A L. 435,987.43 ammontarono le spese, comprendendo in esse L. 39,537.58 pagate alla Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo per la quota che le spetta quale corrispettivo per il transito dei nostri treni sui binari fra Torino P. Susa e Settimo, oltre il contributo della nostra Società alla Cassa di Previdenza del personale.

Queste spese si ripartiscono per le diverse linee nel modo seguente:

Ferrovia Torino-Settimo-Castellamonte

Per chilometro in esercizio . . .	L. 6772 52
» cadun treno	» 73.18
» treno-chilometro	» 1.70
» cento dei prodotti	» 59.—

Tramvia Rivarolo-Cuorgnè.

Per chilometro in esercizio . . .	L. 5612.61
» cadun treno	» 14.12
» treno chilometro	» 1.41
» cento dei prodotti	» 81.57

Tramvia Torino-Leynì-Volpiano,

Per chilometro in esercizio . . .	L. 4607.03
» cadun treno	» 19.07
» treno-chilometro	» 1.04
» cento dei prodotti	» 79.63

Bilancio. — Gli utili netti dell'esercizio, come dal bilancio che vi presentiamo, risultano in L. 211,914.75. Aggiungendovi il saldo utili non distribuiti del precedente esercizio, abbiamo la somma complessiva di L. 216,365.15, la quale ci permette, dopo il prelevamento di L. 10,595.74 da portare in aumento al fondo di riserva e delle interessenze statutarie attribuite al Consiglio d'amministrazione ed al personale, la distribuzione del dividendo di L. 16 per azione, riportando L. 4283.06 in conto del presente esercizio.

Se approvate questo bilancio, si eseguirà al 1° aprile p. v. il pagamento di L. 10 quale primo acconto. Le rimanenti L. 6 a saldo verrebbero pagate, sia alle azioni di capitale che a quelle di godimento al 1° ottobre p. v. assieme al rimborso delle 28 azioni che verranno oggi sorteggiate.

Prolungamento a Pont della Ferrovia Settimo-Rivarolo — Le deliberazioni della Provincia di Torino e dei Comuni circa i sussidi richiesti per il prolungamento da Rivarolo a Pont della ferrovia, essendo state regolarmente approvate e notificate, abbiamo fin dal settembre dell'anno passato spedito al Ministero dei Lavori Pubblici l'ultima dichiarazione richiesta, siamo ora in attesa della risposta definitiva alla domanda di concessione che presentammo il 5 agosto 1899, e riteniamo che questa non tarderà, poichè sia il Consiglio dei Lavori Pubblici che il Comitato Superiore delle Strade Ferrate espressero i loro pareri.

Non è senza un sentimento di profondo cordoglio che vi chiamiamo oggi a procedere alla nomina di un altro Consigliere d'amministrazione al posto del compianto comm. avv. Giovanni Scavia, che sino dalla costituzione della Società, prima come membro del Collegio dei Sindaci, quindi in qualità di Amministratore cooperò efficacemente al buon andamento della nostra Impresa.

Scade per anzianità da membro del Consiglio d'amministrazione il sig. comm. ing. Filiberto Allasia, e dovrete pure procedere all'elezione del Collegio Sindacale, essendo scaduto il mandato annuale che conferiste ai Sindaci effettivi, signori: Bobba avv. Pietro, Pulciano cav. ing. Melchiorre, De Planta cav. Adolfo; e Sindaci supplenti, signori: Gatti Ernesto, Miaglia comm. avv. Edoardo, tutti rieleggibili a norma dello Statuto sociale.

Prima di terminare vi proponiamo un voto d'encomio all'ottimo e zelante nostro personale ed al Direttore dell'esercio, cav. Giovanni Molex, che quest'anno ebbe a sostenere lodevolmente, oltre alle sue importanti mansioni, quelle del servizio di manutenzione, causa la malattia, pur troppo letale, che lo privò del concorso del compianto Ispettore geom. Agostino Greggio, che era uno dei più anziani nostri funzionari, la cui perdita fu da quanti lo conoscevano dolorosamente sentita.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

L'organico del personale ferroviario.

Sabato scorso il Ministero, dopo ultimate le trattative coi Direttori generali delle tre grandi Reti ferroviarie, ha preso accordi coi noti rappresentanti dei ferrovieri circa i provvedimenti relativi all'organico del personale. Questi accordi furono firmati presso il Ministero dei Lavori Pubblici dai rappresentanti dei ferrovieri, i quali ne ritirarono copia conforme rilasciata loro dal R. Ispettore generale dell'esercizio. Il Ministero presenterà prossimamente al Parlamento un progetto di legge per far fronte agli impegni assunti.

A tale riguardo si annunzia che il Ministro del Tesoro, on. Di Broglio, ed il Ministro delle Finanze, on. Carcano, stanno studiando il modo di ricavare dalle ferrovie stesse il fabisogno per gli accordi coi ferrovieri.

A quanto consta gli studi si aggirano sulla possibilità di mutare il sistema della tassa di bollo sui biglietti ferroviari. Adesso esiste una tassa unica, sì che la paga in egual modo tanto chi compera un biglietto da una stazione alla stazione prossima, quanto ad una stazione lontana. Si vorrebbe invece introdurre una specie di tassa progressiva, una tassa proporzionale in relazione al costo del biglietto, limitandola però ai biglietti di prima e seconda classe, ed esentandone quelli di terza.

><

Per il riscatto delle linee del Sempione.

Si è radunata presso il Ministero degli esteri, presieduta da quel Sotto-Segretario di Stato, una Commissione composta dai commendatori Melano e Mercadante del Tesoro, dal comm. Ottolenghi dei Lavori Pubblici e da un capitano di Stato maggiore, per esaminare le proposte del Governo svizzero per il riscatto di tutte le linee costruite ed esercitate dalla Società Giura-Sempione. Siccome una parte del tunnel ora in costruzione, è su territorio italiano, così il riscatto si estenderebbe anche a questo tratto del tunnel.

La Commissione si è limitata ad esaminare la questione di massima, che è tale da presentare di per sè stessa parecchie difficoltà di forma e di sostanza, riservandosi di procedere all'esame delle varie proposte in una nuova seduta.

><

Per il traforo dello Spluga.

Il progetto di unire l'Italia alla parte orientale della Svizzera ed al sud est della Germania, mediante il traforo dello Spluga, è tutt'altro che nuovo. Già anni or sono si era nominato in Milano un apposito Comitato per propugnare l'idea, ma questo, per molteplici cause, non potè svolgere un'azione proficua, e finì collo sciogliersi di fatto se non di nome.

Il progetto del traforo dello Spluga non fu però messo definitivamente nel dimenticatoio, ma risorse nello scorso anno, quando, in numerosa adunanza, si decise di riprendere l'opera di propaganda.

Ed appunto per nominare un nuovo Comitato che si occupi delle pratiche necessarie a detto scopo, sono convocate le legittime rappresentanze delle regioni più direttamente interessate, ad una riunione che si terrà presso la Camera di Commercio di Milano nel pomeriggio del 24 corrente.

><

Per l'ordinamento delle ferrovie.

Presieduta dall'on. Saporito, si è riunita la Sotto-Commissione che attende agli studi per l'ordinamento dello esercizio di Stato, e fra le altre importanti decisioni ha deliberato che in tale ordinamento l'azienda delle strade ferrate debba essere retta da un'Amministrazione autonoma.

In altra seduta posteriore ha continuato le sue discussioni in ordine alle amministrazioni centrali ed alle direzioni locali.

><

Comunicazioni tra Roma e Palermo.

Ad iniziativa del Ministero delle Poste e dei Telegrafi, e di quello dei Lavori Pubblici si sono presi accordi con la Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo e con la Navigazione Generale Italiana per la riattivazione, in esperimento per sei mesi, del servizio ferroviario diretto, viaggiatori e bagagli, fra Roma e Palermo, via Napoli, a datare dal 15 corrente.

Con questo nuovo servizio il prezzo dei biglietti corrisponderà esattamente alla somma dei prezzi dei biglietti ordinari pei due tratti terrestre e marittimo.

><

Per un arbitrato ferroviario.

Al Ministero dei Lavori Pubblici si studierebbe di istituire una Commissione di rappresentanti delle Società ferroviarie, dell'Ispettorato ferroviario e del Personale ferroviario per dirimere le eventuali vertenze tra Società ed i Ferrovieri, eliminando così liti e intromissioni di estranei.

Una Commissione analoga esiste per gli Istituti di Previdenza dei ferrovieri.

><

Per il servizio economico sulla Bari-Taranto e Spinazzola-Gioia del Colle.

Ci informano da Bari che quella Camera di commercio ed arti, alla quale si sono associate molte delle rappresentanze municipali interessate, ha fatto voto al Governo del Re affinchè venga trasformato in economico l'attuale esercizio delle linee Bari-Taranto e Spinazzola-Gioia del Colle, persuasa che dal conseguente ribasso delle tariffe ferroviarie e dall'aumento nel numero dei treni non potrà che derivare un utile immediato alle popolazioni che si servono di quelle ferrovie, con vantaggio anche della azienda ferroviaria, la quale troverà indubbiamente un compenso alle concesse facilitazioni nell'aumento del traffico tanto dei viaggiatori che delle merci.

><

Collegio arbitrale per le ferrovie.

Col giorno 17 del corrente mese scade il termine per la durata in funzione dei Collegi arbitrali, che, a senso dell'art. 17 della legge 27 aprile 1885, n. 3048, di approvazione delle vigenti convenzioni ferroviarie, sono chia-

mati a giudicare delle controversie che insorgessero fra lo Stato e le Società esercenti per l'esecuzione e l'interpretazione dei contratti, dei capitolati e dei relativi allegati annessi alla predetta legge.

A questo riguardo ci consta che il Governo ha confermato suoi arbitri per il triennio 18 marzo 1902-18 marzo 1905 i signori; Baccelli comm. avv. Giovanni, senatore del Regno, presidente di Sezione della Corte dei Conti; Giorgi comm. avv. Giorgio, senatore del Regno, presidente di Sezione al Consiglio di Stato; Quarta comm. avv. Oronzo, avvocato generale alla Corte di Cassazione di Roma; i primi due come arbitri effettivi, ed il terzo come arbitro supplente.

Ci risulta altresì che la Società esercente la Rete Mediterranea ha confermato come suoi arbitri effettivi i signori: Boccardo comm. prof. avv. Girolamo, senatore del Regno; Berruti comm. ing. Giacinto; e come arbitro supplente il signor Pavoni comm. avv. Giovanni, senatore del Regno.

Non sono ancora note le determinazioni dell'Adriatica e della Sicilia, la prima delle quali manca attualmente di un membro effettivo causa la morte dell'on. senatore Puccioni.

><

Il nuovo regolamento per i trasporti militari.

La Sotto-Commissione, composta di funzionari dei Ministeri della Guerra e della Marina, dell'Ispettorato generale delle Strade ferrate e delle Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia, incaricata di continuare gli studi ed i lavori inerenti all'esame particolareggiato dello schema di nuovo regelamento pei trasporti militari, ha ultimato il suo mandato.

Essa ha concretato in una elaborata relazione tutto il lavoro da essa compiuto e l'ha presentata, unitamente al nuovo schema di regolamento concordato all'esame delle varie Amministrazioni interessate.

Frattanto ci risulta che in seguito a proposta del Ministero della Guerra il giorno 17 del corrente mese si riunirà presso il R. Ispettorato generale delle Strade ferrate la Commissione plenaria che nelle conferenze dal 15 al 21 gennaio dello scorso anno ebbe ad occuparsi dell'esame sommario del nuovo testo di regolamento pei trasporti militari.

Sappiamo che la Commissione plenaria dovrà risolvere alcune importanti questioni, sulle quali non fu possibile l'intesa fra i membri governativi e quelli sociali della premenzionata Sotto-Commissione. Ma è da ritenersi che anche su questi ultimi punti non sarà soverchiamente difficile il trovare un accordo definitivo, per guisa che il nuovo regolamento, col quale si apportano sensibili semplificazioni di servizio, possa essere attuato col 1° luglio del corrente anno, contemporaneamente cioè all'entrata in vigore della legge recente che ha riformato le vigenti concessioni speciali per determinati trasporti in ferrovia.

><

Conferenza per il servizio postale sulle ferrovie.

Siamo informati che la conferenza la quale doveva aver luogo nel dicembre u. s. per l'esame del nuovo testo delle istruzioni pel servizio postale sulle ferrovie, predisposto dal Ministero delle Poste e dei Telegrafi, è stata rimandata al prossimo aprile.

Alla detta conferenza, oltre ai delegati del Ministero predetto e dell'Ispettorato generale delle Strade ferrate, prenderanno parte anche i rappresentanti delle Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia.

><

Esclusione delle merci infiammabili e pericolose dal servizio cumulativo ferroviario marittimo.

La Direzione generale delle Strade ferrate del Mediterraneo, di accordo colle Ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia, ha sottoposto alla superiore approvazione il progetto per l'esclusione delle merci infiammabili e pericolose dal servizio cumulativo ferroviario marittimo.

Il provvedimento è stato proposto per assecondare gli intendimenti della Navigazione generale italiana, la quale domandò l'esclusione delle voci seguenti dall'allegato n. 20 alla tariffa del servizio colla Sardegna: alcool etilico, amilico, ecc. in botti o barili; benzina; collodio; essenze ed olii essenziali non nominati; etere; fiammiferi; nafta; petrolio.

La proposta suaccennata trovasi ora in corso di esame presso i Ministeri competenti.

><

Regolamento per la verifica dei recipienti destinati al trasporto dei gas compressi o liquefatti.

La Commissione nominata dal Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio nell'aprile del 1901, per studiare e proporre un regolamento per le prove e verifiche periodiche dei recipienti destinati al trasporto per ferrovia dei gas compressi o liquefatti, considerati agli articoli XLIV-XLV e XLVI dell'atto addizionale 16 luglio 1895 alla convenzione internazionale di Berna, 14 ottobre 1890, per il trasporto delle merci in ferrovia, ha ultimato i suoi lavori, proponendo un apposito regolamento, delle cui singole disposizioni la Commissione stessa ha fornito un breve commento onde dar ragione delle disposizioni medesime.

Ora il detto regolamento è stato sottoposto all'esame del Ministero dei Lavori Pubblici, per averne il parere; dopo di che si provvederà alla sua promulgazione.

La predetta Commissione era composta dei signori: Pellati comm. ing. Nicolò, Ispettore Generale delle Miniere, *presidente*; Saviotti cav. Carlo, professore della R. Scuola di applicazione degli ingegneri di Roma; Pacchioni Alberto, ing. direttore della Officina del gaz di Roma; cav. ing. Ernesto Forcignanò, Ispettore delle Strade Ferrate dell'Adriatico; cav. ing. Pietro Verole, capo sezione principale del Materiale nell'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo; cav. dottor Luigi Bonacini, capo Sezione al Ministero dell'Interno; ing. Arturo Forges Davanzati, Ispettore Allievo nel R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate, *relatore*.

><

Sentenze di Cassazione.

La Corte di Cassazione di Roma, Sezioni unite, giudicando circa la competenza dell'Autorità giudiziaria e amministrativa in una causa di rescissione di contratto sollevata dalla Impresa Pianucci costruttrice di un tronco del canale emissario di Burana Ferrarese, contro il Ministero dei Lavori Pubblici, ha sentenziato che « l'Autorità giudiziaria è competente a riconoscere se sussistano i fatti di negligenza, di frode, o le contravvenzioni ritenute in un decreto di rescissione di contratto d'appalto ai termini dell'articolo 340 della legge sulle opere pubbliche; ma è incompetente a conoscere della efficacia o meno degli elementi formali del decreto stesso, o se sia stato commesso eccesso di potere amministrativo ai sensi della prima parte dell'articolo 24 della seguente legge sul Consiglio di Stato ».

— La stessa Cassazione di Roma, Sezioni unite, ha emesso la seguente sentenza circa la competenza giudi-

ziaria ed amministrativa in materia ai danni ai privati dipendenti da esecuzione, modificazione e manutenzione di un'opera di bonifica:

« E' improponibile davanti al magistrato ordinario qualunque azione del privato diretta ad ottenere la materiale costruzione di un'opera di bonifica, la determinazione dei criteri con cui debba eseguirsi e l'eventuale sua correzione o modificazione, nonchè le norme per la sua manutenzione. La competenza dell'Autorità giudiziaria è limitata a conoscere dell'indennizzo che possa spettare al privato per le conseguenze dannose derivate alla sua proprietà dalla costruzione o manutenzione di siffatte opere pubbliche ».

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sua recente adunanza, ha emesso il seguente parere in materia di *Bonifiche*.

« La legalità della costituzione di un consorzio di bonifica, ai termini dell'articolo 9 del vigente testo unico, non è impugnabile con un ricorso nel quale si faccia questione della misura di contributo posto a carico di un interessato. Bene sono chiamati a far parte del consorzio anche i proprietari dei fondi più alti quando, non potendosi nettamente distinguere i fondi alti dai bassi, risulti in ogni modo che anche i fondi alti ritrarranno dall'esecuzione della bonifica vantaggi non solo dal punto di vista igienico, ma anche dalle migliorate condizioni di scolo delle loro acque. Non sono motivi della illegalità della assemblea generale degli interessati: l'asserita e non provata irregolarità di alcuni mandati di procura, specialmente se risulti che la rendita censuaria dei proprietari cui tali mandati si riferiscono sia in tale misura che, anche non tenendone conto, si sarebbe ottenuta la maggioranza richiesta dagli articoli 56 e 60 del regolamento 21 ottobre 1900; nè il rifiuto da parte del presidente dell'assemblea di mettere ai voti una proposta sospensiva, tanto più se, tenendo conto dei voti favorevoli alla costituzione del Consorzio, risulti che la sospensiva sarebbe stata respinta a grande maggioranza; e nemmeno la omessa lettura del verbale dell'adunanza. Giusta le disposizioni dell'articolo 74 del regolamento sovracitato non sono da comprendere nello statuto del Consorzio di cui si tratta norme riguardanti la manutenzione delle opere ».

><

Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

(Affari trattati nell'adunanza del 14 marzo 1902).

Liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Paladini per l'impianto di cancelli scorrevoli in ferro per la chiusura di due passi a livello lungo la ferrovia di diramazione al porto di Palermo.

Liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Maraventano per la costruzione di pozzi e cisterne in alcune stazioni e case di guardia della linea Palermo-Roccapalumba-Caldare.

Collaudo dei lavori per la costruzione di un magazzino merci nella stazione di S. Marco d'Alunzio Terranova, sulla linea Messina-Patti-Cerda.

Collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Corvino per il consolidamento del ponte sul vallone Fiori 2°, sulla linea Battipaglia-Reggio.

Proposta per il prosciugamento della campagna e delle cave di prestito a valle della stazione di Monteleone, sulla linea Battipaglia-Reggio.

Acquisto di materiale rotabile occorrente per l'esercizio economico di alcune linee della Rete Adriatica, N. 9 locomotive, 10 carrozze di 1ª classe e 40 carrozze di 3ª classe, per lo importo approssimativo di L. 931,000.

Variante al progetto di ampliamento del servizio merci nella stazione di Manerbio, sulla linea Olmeneta-Brescia.

Opposizione all'attuazione del progetto approvato per l'ampliamento del servizio merci nella stazione di Busto Arsizio.

Variante di tipo di 30 locomotive da acquistarsi per la Rete Adriatica (Gruppo 350°).

Convenzione Dominici per lo impianto di un piano caricatore provvisorio e di una stadera a ponte, per l'affitto di un'area e per l'uso di un tratto di binario nella stazione di Castiglion Teverino.

Questione di massima circa l'imputazione delle spese per l'acquisto di meccanismi ed apparecchi destinati ai laboratori sociali per le prove dei materiali da costruzione, per ricerche sperimentali e per la esecuzione di stampati e disegni.

Costruzione di una casa cantoniera al km. 64.285 della linea Bologna-Piacenza.

Ampliamento del servizio merci a piccola velocità nella stazione di Ceggia, sulla linea Mestre-Portogruaro.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Miglioramento delle comunicazioni, lato Napoli, tra i binari della stazione di S. Giovanni a Teduccio, L. 2690.

Impianto di un filo telegrafico fra le stazioni di Livorno Marittima e Livorno S. Marco, L. 200.

Impianto di due dischetti di protezione con suonerie di controllo fra il passaggio a livello al casello n. 37 della linea Gozzano-Domodossola, L. 2200.

Provvedimenti resi necessari in seguito a pioggie fra le stazioni di Reggio Succursale e Francavilla Angitola sulla linea Reggio-Castrocucco, L. 6450.

Nuovi lavori intesi a migliorare le condizioni del servizio merci nella stazione di Milano Porta Ticinese, L. 11,900.

Occupazione temporanea di terreno per mantenere la deviazione provvisoria a valle della ferrovia sul torrente Romanò, al km. 365.633 della linea Taranto-Reggio, L. 282.50.

Sistemazione dei segnali di protezione della stazione di Diano Marina verso Ventimiglia, sulla linea Genova-Ventimiglia, L. 3080.

Concorso nella spesa dipendente dalla somministrazione di acqua a quattro bocche da incendio nella stazione di Torino Porta Nuova, L. 360.

Rete Adriatica:

Consolidamento del ponte in tre archi, di luce m. 16 ciascuno, sul torrente Tammaro, al km. 95.445 della linea Foggia-Napoli, L. 31,000.

Impianto di un pozzo tubolare in servizio della casa cantoniera al km. 105.859 della linea Milano-Bologna, L. 1350.

Acquisto di un ventilatore e di un arganetto per pozzi profondi, occorrenti in aumento di dotazione, lire 1125.

Costruzione di un locale da adibirsi ad uso dormitorio per il personale di servizio della trazione nella stazione di Bari, L. 2130.

Opere dirette a difendere la ferrovia contro le alluvioni fra i km. 161.300 e 161.850 della linea Roma-Sulmona, L. 36,500.

Impianto di suonerie elettriche di controllo al segnale a disco verso Termoli della stazione di Chieuti-Serracapriola sulla linea Ancona-Foggia, L. 590.

Lavori per consolidare e sistemare la scarpa destra della ferrovia Parma-Brescia-Iseo fra i km. 15.685 e 15.729, L. 6100.

Primo gruppo di lavori per l'ampliamento e la sistemazione della stazione di Padova, L. 724,000.

RETE SICULA:

Impegno suppletivo per completare i lavori necessari all'impianto di apparecchi di protezione del passaggio a livello Madonna dell'Orto, sulla linea Palermo-Porto Empedocle, L. 1483.50.

Completamento della chiusura nella stazione di Santa Teresa di Riva sulla linea Messina-Catania-Siracusa, L.. 647.15.

Riparazioni di guasti arrecati dalle pioggie al Sottovia di m. 2 al km. 272.178 da Palermo fra le stazioni di Giarre e di Mascali sulla linea Messina-Catania-Siracusa, L. 700.

Applicazione degli apparecchi per la manovra del freno Westinghouse a due locomotive di IV categoria, da montagna, ed a due locomotive di 2ª categoria a carrello, L. 10,253.

Rafforzamento delle travate metalliche di luce non maggiore di m. 10 fra Catania e Siracusa della linea Messina-Catania-Siracusa, L. 45,101.16.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

RETE ADRIATICA:

Modificazione delle chiusure dei passaggi a livello sulla linea Treviso-Motta, per L. 15,350.

Allungamento e rafforzamento delle stadere a ponte in opera nelle stazioni di Nogara e di Casteldario, sulla linea Mantova-Legnago, per L. 2042.50.

Ampliamento del servizio merci nella stazione di Adria (maggiori lavori), per L. 1300.

Modificazioni all'impianto degli apparecchi centrali di manovra della stazione di Chiavenna, per L. 5050.

Gettata di massi a rinforzo della scogliera al piede del rilevato stradale, fra i km. 35.841 e 36.170 della linea Treviso-Belluno, per L. 23,000.

Acquisto di 12 accoppiamenti del freno Westinghouse da aggiungere ad altrettante locomotive, per L. 360.

Acquisto del materiale metallico d'armamento per l'impianto del secondo binario fra le stazioni di Prato e di Pistoia, per L. 325,000.

RETE MEDITERRANEA:

Impianto d'un nuovo binario nella stazione di Carrocceto, sulla linea Roma-Nettuno, per L. 23,600.

Rifacimento di m. 2713.75 di binario, di 9 scambi semplici e di 2 tripli nella stazione centrale di Milano, per L. 34,450, oltre il valore del materiale metallico di armamento.

Ricostruzione parziale del sottovia del Molino, al chilometro 17,380 della linea Torino-Genova, per L. 9270.

><

Derivazioni di acque pubbliche.

Il ragioniere Carlo Tarra, del fu dottor Antonio, residente in Milano, industriale, legale rappresentante e Direttore Generale della Società Italiana per le applicazioni del gas acetilene, ha presentato il progetto e la domanda, in nome proprio, per essere autorizzato a derivare acqua a scopo dinamico dal fiume Trebbia, su quel di Pavia, per alimentazione, fra l'altro, di forni termoelettrici per produzioni di carburo di calcio e materie affini.

La presa è prevista in provincia di Pavia, in Comune di Corte Brugnatello sulla destra del fiume Trebbia, in in località poco a valle del casotto n. 16, al km. 52.89 della strada nazionale Genova-Piacenza, n. 36; e più precisamente verso Genova m. 39 del manufatto n. 157 di quell'arteria stradale.

La restituzione è prevista pure in destra del Trebbia, nel Circondario di Bobbio, immediatamente a valle del ponte per la traversata del Trebbia, detta di S. Martino.

L'impianto progettato contempla la derivazione della totale portata di magra del fiume fra la località S. Salvatore e quella S. Martino, poco a monte della città di Bobbio, con uno sviluppo di 3372 metri di canale.

La derivazione si praticherebbe mediante totale sbarramento dell'alveo del Trebbia, con una diga impermeabile alta 9 m. fuori pelo di magra.

La spesa per quest'opera si fa ascendere a L. 821,000.

— Il signor Pietro Menada, di Crevacuore, ha presentato il progetto e la domanda intesa ad ottenere la concessione di derivare acqua dal torrente Sessera, in territorio di quel Comune, a metri 400 circa a monte del ponte di Acceglio, sulla strada provinciale da Crevacuore a Sostegno, allo scopo di produrne dell'energia idraulica, che verrebbe trasformata in energia elettrica da distribuirsi come luce e forza motrice. Nel ramo corrente del Sessera si costruirebbe una diga alta sul fondo m. 0.76, munita di scaricatore di fondo da manovrarsi in tempo di piena. Detta diga, di natura stabile, verrebbe formata con un nucleo in calcestruzzo rivestito di pietre grossamente tagliate, ma ben connesse. Un canale attraverso al tratto di terreno, che divide i due rami del torrente, porterebbe l'acqua derivata dal ramo destro nel ramo sinistro, dove un'altra diga analoga alla precedente, ma alta solo m. 0.51, convoglierebbe tutta la competenza nel canale da costruirsi.

A sponda sinistra del ramo morto del torrente Tessera, nel punto d'incontro colla diga, si partirebbe il canale in muratura portante l'acqua derivata all'edificio dei motori.

La forza motrice, ossia l'energia idraulica che si verrebbe ad utilizzare, sarebbe di 29 cavalli-vapore nominali, pari a Poncelet 21.60.

Quest'energia verrebbe utilizzata mediante una turbina a reazione, americana, a camera libera, la quale, mediante cinghia, metterà in moto una dinamo a corrente continua, atta a trasformare tutta l'energia meccanica in energia elettrica da distribuirsi come luce e forza motrice nel paese di Crevacuore.

><

Per le feste pasquali.

La Società esercente la Rete Adriatica, d'accordo colla Mediterranea, ha convenuto di agevolare il movimento dei viaggiatori, che si suole verificare nell'occasione delle feste pasquali, prorogando a tutto il 1° aprile p. v. la validità dei normali biglietti in servizio cumulativo italiano, che verranno distribuiti nei giorni 29, 30 e 31 del corrente mese.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, d'accordo cogli altri Ministri interessati, ha approvato le seguenti proposte delle Amministrazioni ferroviarie, riguardanti concessioni speciali di tariffa:

1) Proposta della Mediterranea per concessione alla Ditta Grittani Michele di eseguire i suoi trasporti di olio d'oliva in fusti a vagone completo da Taranto, Catanzaro

Marina, Roccella, Corigliano, Gioia Tauro, Romano, Siderno e Santa Eufemia a Napoli e Castellamare di Stabia ai prezzi già convenuti con altre Ditte, verso impegno di un quantitativo minimo di 50 tonn., da trasportarsi entro il 30 giugno 1902;

2) Proposta dell'Adriatica per le seguenti rinnovazioni: *a*) rinnovazione per tutto l'anno 1902, ed alle stesse condizioni già vigenti, della concessione di cui fruiva la Ditta Giuseppe Pagatto per trasporto di carbonato di calce da Sacile a Venezia: *b*) rinnovazione per un altro anno ed alle stesse condizioni della concessione accordata alla Società generale per lo zucchero indigeno, pei trasporti di pietra di calce da Serra San Quirico a Cesena; *c*) rinnovazione della concessione accordata alla Ditta Valtolina e Franzosi per trasporto di carboni minerali alle seguenti condizioni: impegno minimo annuo tonn. 5000; esclusione della destinazione di Este da qualsiasi facilitazione; conferma dei prezzi della concessione scaduta per le destinazioni di Treviso, Pordenone, Badia, Padova, Rovigo (L. 0.0412 per tonn.-km.), Pontelagoscuro, Ferrara, Mantova, San Giovanni in Croce, Brescia, Rezzato, Borgoforte, Adria e Piadena (L. 0.03665 per tonn.-km.); concessione del prezzo di L. 0.0438 per Udine e di L. 0.04635 per Legnano a tonn.-km.; ammissione della nuova località di Casalmaggiore al prezzo di L. 0.03296;

3) Proposta dell'Adriatica per concessione alla Ditta Giuseppe Carraro di eseguire, durante l'anno 1902, trasporti di carbone in partenza da Ancona e da Venezia Marittima alle seguenti condizioni: *In partenza da Ancona*, non meno di 4000 tonn. in destinazione di Ravenna, Chieti e Cesena, ai prezzi di L. 0.0309 per Ravenna e di L. 0.3296 per Chieti e Cesena; *In partenza da Venezia Marittima*, non meno di tonn. 28,000, in destinazione delle sotto indicate località e coi prezzi seguenti per tonn.-km.: Legnago L. 0.04635; Udine L. 0.0438; Acqui e Costagnano L. 0.0425; Argenta, Badia, Lendinara, Pordenone, Portogruaro, Stanghella e Treviso lire 0.0412; Lavezzola L. 0.0375; Adria, Borgoforte, Ferrara, Mantova, Manaria, Piadena, Pontelagoscuro, San Doria di Piave, Sant'Antonio Mantovano L. 0.03605; Alfonsine, Bagnacavallo, Casalmaggiore, Loreo, Lugo, Polesella, Ravenna, Russi, Solarola L. 0.03296.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia direttissima Bologna-Firenze. — A Porretta tennesi un comizio nel Teatro Comunale per la direttissima Bologna-Firenze.

Presiedeva l'avv. Sandoni, che aperse il comizio, dicendo brevemente dello scopo del Comitato e raccomandando che il lavoro del Comitato, più che in verbosità oratorie, si esplichi in un lavoro costante, convinto e bene organizzato. Fu vivamente applaudito.

Parlarono in seguito, applauditissimi, il deputato Morelli-Gualtierotti, il cav. Borgognoni, il deputato Casciani, i signori Nicolai, avv. Pasquali, Lenzi e Gannucci-Cancellieri, sindaco di Pistoia. Predominò la nota d'un completo accordo nell'intento di una comune difesa.

Vennero approvate alcune norme regolamentari per il funzionamento del Comitato, lasciando al Comitato stesso di modificarle come crederà più opportuno, come pure di seguire quei mezzi di agitazione e di lavoro che riterrà meglio corrispondenti allo scopo.

Ferrovia Casale-Valenza-Voghera. — Nell'ultima adunanza, il Consiglio comunale di Casale votò un sussidio di L. 60,000 quale concorso alla progettata ferrovia Casale-Valenza-Voghera, alle condizioni che l'armamento della medesima permetta il passaggio dei treni diretti e che i lavori di costruzione abbiano principio non più tardi di cinque anni.

Ferrovia Viterbo-Attigliano. — È stato firmato il decreto col quale si approva il sub-riparto fra i vari Comuni della Provincia di Roma, per la costruzione della linea ferroviaria Viterbo-Attigliano.

Ferrovia Pavia-Lodi-Brescia. — In un'adunanza tenuta presso la Camera di commercio di Lodi, allo scopo di costituire un Comitato locale per la detta ferrovia, dopo una breve e chiara Relazione del Comitato di Sant'Angelo Lodigiano, letta dall'ing. Colombo, sindaco di quella borgata, si approvò all'unanimità la costituzione, oltrechè del Comitato di Lodi, di altri speciali nei massimi centri di percorrenza della progettata linea, fra i quali poi si sceglieranno i componenti di un Comitato centrale di azione.

Intervennero all'adunanza pure gli on. Pozzi e Cornalba, il rappresentante del Sindaco di Pavia, il comm. Caccialanza, sindaco di Lodi, e molti altri Sindaci dei Comuni interessati.

Ferrovia Ovada-Alessandria. — Il Consiglio comunale di Novi, nell'ultima sua seduta, votò un ordine del giorno, in cui si fa istanza al Governo perchè venga negata la costruzione della linea Ovada-Alessandria, perchè di scarsa utilità, e danneggerebbe il tram Novi-Ovada ora esistente, che costituisce una vera provvidenza per le popolazioni della vallata.

Inoltre chiede si provveda prontamente per la costruzione del nuovo valico Genova-Gavi-Novi, stato riconosciuto di utilità veramente nazionale.

Ferrovia Ferrara-Darsena di Burano. — Il Ministero dei Lavori Pubblici ha sollecitato il Municipio di Ferrara a stipulare il contratto di concessione del tronco ferroviario destinato a congiungere la stazione di Ferrara con la nuova darsena del canale di Burana. Il nuovo tronco sarà esercito dalla Società Adriatica.

Ferrovia Cassino-Atina-Sora. — Stamane l'onorevole senatore Visocchi e gli on. Rosano, Montagna, De Renzis, Grossi, Perla, Lucernari, Cantarano, Leonetti e Laurenzana, hanno presentato al Ministero dei Lavori Pubblici, per conto della Ditta Ferruzzi, rappresentata dall'avvocato Romano, una domanda di concessione e sussidio per la ferrovia Cassino-Atino-Sora, la cui attuazione risponde ad un giusto e vero interesse dell'industriosa Valle del Liri.

L'on. Niccolini, accogliendo la Commissione, ha promesso il maggiore interessamento per parte del Governo.

Tramvia Milano-Affori-Mombello. — Presso la Direzione della « Edison » ebbe luogo una riunone del Comitato promotore d'una linea tramviaria atrazione elettrica Milano-Affori-Mombello.

Il progetto, oltre a facilitare la comunicazione col Manicomio provinciale, il quale disgraziatamente occupa oltre 2000 persone, non compreso il numeroso personale di servizio, aumenterebbe i mezzi di comunicazione di Milano con vari paesi che, sebbene percorsi dalla ferrovia Nord e da tramvie a vapore, si trovano distanti dalle rispettive stazioni e fermate.

Il percorso della nuova tramvia elettrica sarebbe Affori, Molinazzo, Malgasciata, Cascina Amata, Limbiate, Mombello.

Nella discussione non si presero accordi definitivi; l'avvocato Adamo Degli Occhi dettagliò il progetto; l'ing. Esterle avanzò la domanda di un sussidio per l'esercizio.

Le pratiche continuano; lunedì nuova riunione.

Del progetto si occuperà pure il Consiglio provinciale.

Tramvia Genova-Nervi. — Si tenne a Quinto a Mare un'adunanza alla quale intervennero le Autorità di Quinto, di Nervi e di Quarto, in unione a moltissimi signori usufruenti della linea tramviaria Genova-Nervi, allo scopo di studiare il modo più opportuno per domandare alla So-

cietà dei trams elettrici un miglioramento del servizio su quella linea, in modo che sia utile ai paesi interessati. La decisione più importante presa in tale convegno fu quella di indire prossimamente un comizio presso il Municipio di Nervi per trattare ampiamente tale questione.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 28 febbraio 1902.* — Nella decade dal 21 al 28 febbraio 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 2,531,646.33, con un aumento di lire 276,118.71 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 28 febbraio 1902 si ragguaglia a L. 17,188,009.41, e presenta un aumento di lire 1,311,632.17 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Francesi. — *Nuove linee.* — È stato presentato alla Camera il progetto di legge per dichiarare di utilità pubblica l'impianto di una linea di raccordamento fra il porto e la stazione di Morlaix. La diramazione è lunga meno di 4 km.

È pure sottoposto alla Camera il progetto di una ferrovia di interesse locale fra Ambonnay e Chalons-sur-Marne.

La lunghezza della linea è di 23 km.

La spesa non dovrà superare 57.446 franchi per km., e la concessione è accordata fino al 1968.

Ferrovie Argentine. — *Una nuova linea.* — La Commissione dei Lavori Pubblici della Camera dei Deputati Argentina ha approvato il progetto relativo alla costruzione della nuova ferrovia, a cui accennammo altra volta, che partendo dalla riva destra del Paranà, di fronte a Corrientes, si prolungherebbe fino alla frontiera boliviana, passando per Orano, provincia di Salto, e collegandosi così con una rete del Central Northern, fra Guemes e Jujuy.

Ferrovie Chinesi. — La *China Corporation* prepara un progetto per la costruzione di una linea ferroviaria da Tung-Ceu a Tung-Tchau, via Tsiang-Ho. Tale linea sarebbe lunga cento miglia e si unirebbe a quella esistente da Tsin-Wong-Tau a Tong-Chun e da Ping-Chau a Pechino.

Si progetta pure di costruire una diramazione da Tsiang-Ho a Kuang-Su, dall'altra parte del Pei-Ho.

La linea attuale continuerebbe ad assicurare la comunicazione fra Pechino e Tien-tsin in caso di straripamento del fiume Tsing-Wong-Tau.

Notizie Diverse

Convenzione per i lavori di Roma. — È stata conclusa la convenzione tra il Comune di Roma ed il Governo per i lavori edilizi da compiersi.

La convenzione stabilisce che il Governo del Re anticiperà al Comune la somma di L. 12,500,000 da pagarsi in cinque rate di lire 2,500,000 ciascuna.

Il Comune compirà nel termine di cinque anni, a decorrere dalla data della convenzione, le seguenti opere:

Compimento del tunnel del Quirinale e ulteriori espropriazioni per gli accessi;

Risanamento del quartiere e contrada Tordinona;

Strada dalla piazza Agonale al ponte Umberto I;

Apertura di una grande strada centrale, con sezione di m. 18, da piazza Barberini per piazza di Trevi, via delle Muratte, piazza di Pietra e piazza della Maddalena fino alla piazza Agonale;

Ponte sul Tevere alla metà di via della Lungara;

Via Nomentana. Continuazione con larghezza di m. 40 e con doppio viale fra la traversa della via Reggio e il piazzale di S. Agnese;

Congiunzione del giardino del Pincio con la villa Borghese;

Provvedimenti per favorire lo sviluppo di abitazioni economiche.

L'ammontare della spesa per queste opere è prevista in 16 milioni, alla quale somma, oltre il contributo governativo, il Comune provvederà in parte con la vendita di stabili ed aree patrimoniali dei proprietari dei beni confinanti e limitrofi, in tutto sino alla concorrenza di quattro milioni.

L'aria liquida applicata agli automobili. — Alla lista degli agenti motori di cui dispone al presente l'automobilista (elettricità, vapore, olio, gas, alcool), è da aggiungere anche l'aria liquida. La Compagnia londinese « Liquid Air Power and Automobile, Limited » ha dato in questi giorni una dimostrazione pratica dell'efficacia del nuovo mezzo, mettendo in moto una vettura automobile col solo sussidio di esso. La vettura può essere caricata in una sola volta con una quantità di liquido sufficiente per un viaggio di 60 miglia inglesi, ossia di 108 chilometri. Da notare la notevole assenza di vibrazione della vettura mentre essa è in corsa.

Un grande ponte di cemento armato. — Fra le applicazioni originali del cemento armato si deve annoverare il ponte ad Y di Zanesville, costruito dal signor J. Sandor, ingegnere della « Dominion Bridge C° » di Montréal (Canadà).

Due fiumi, il Muskingum e il Licking riuniscono le loro acque nel centro della città di Zanesville, tagliandola ad Y. Per evitare la costruzione di due ponti distinti, molti anni fa, fu immaginato e costruito un ponte coperto di legno a tre rami, due dei quali traversavano i corpi d'acqua ed il terzo riuniva la terraferma con una pila centrale collocata nel punto di congiunzione degli altri due.

Questo ponte di legno è stato recentemente sostituito con un altro di cemento armato colle medesime dimensioni. Uno dei rami del ponte comprende tre archi di m. 37 di luce, un altro due archi di m. 24.60 di luce ed il terzo due archi disuguali di m. 37.20 e di m. 30. La vôlta è larga m. 13.10, la strada m. 9.12 e ciascun marciapiede m. 1.80. La pila centrale è triangolare con spigoli arrotondati. Lo spessore della vôlta è di m. 0.76 per l'arco di luce di 37 m. e di m. 0.45 per quello di m. 24.60; spessori che vanno crescendo dalla chiave alle imposte.

Le vôlte di calcestruzzo sono coperte di uno strato di asfalto in modo da formare una cappa impermeabile; al disopra è disposto uno strato ben battuto di ghiaia, di sabbia e di scoria lavata, sul quale è steso un piano di calcestruzzo di m. 0.15 di spessore.

Su ciascun ramo di ponte è collocata una linea di tram, le cui rotaie sono bullonate su striscie d'acciaio affondate nella massa del calcestruzzo. La strada è pavimentata con mattoni. I parapetti del ponte ad Y, di m. 1.10 d'altezza per m. 0.15 di spessore, sono costruiti pure in cemento. Sotto uno dei marciapiedi sono collocate le condutture elettriche e quelle del gas, sotto l'altro i fili telefonici.

Le armature del cemento sono d'acciaio e corrono lungo tutta la vôlta a 5 cm. dall'estradosso e dall'intradosso, ambedue libere fra loro. Quindici di queste armature doppie sono disposte parallelamente, longitudinalmente ai rami del ponte; le loro dimensioni sono di 125×19 mm. negli archi della portata di 37 m. e 76×19 mm. in quelli di m. 24.60.

La composizione da dare al calcestruzzo è stata accuratamente studiata prima della costruzione del ponte. Il cemento adoperato proviene dalla fabbrica Damond Portland di Cleveland.

La miscela di cemento e sabbia venne fatta mediante due macchine Smith, una mossa da una macchina a vapore e l'altra da un motore a gazolina. Queste macchine Smith sono costituite da due tamburi conici riuniti per la loro

base maggiore e muniti di una corona dentata. Un martinetto permette d'inclinare il tamburo per vuotarlo. Questo doppio tamburo porta internamente delle lame che tengono il materiale in movimento quando il cilindro gira. Questi apparecchi sono costruiti secondo vari tipi, da 200 ad 800 l. di capacità e possono essere ricaricati ogni due minuti, e persino 45 volte all'ora, disponendo di un numero sufficiente di operai.

Il ponte è stato disarmato 28 giorni dopo la costruzione delle vôlte. I parapetti furono costruiti a parte e posti in opera come pietre artificiali.

Terribile disastro ferroviario in America. — Telegrafano da Nuova-York che un terribile accidente ferroviario è avvenuto presso Dallar (Texas). Un treno direttissimo della linea Sud-Pacifico, causa un guasto alla macchina, deviò giorni sono, precipitando da un terrapiano mentre correva a tutto vapore. Le carrozze ridotte in frantumi presero fuoco, cosicchè molti feriti, inetti a fuggire, morirono ustionati. Si trovarono 35 cadaveri. Gli altri passeggieri rimasero tutti feriti gravemente.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Lavori e Forniture per Ferrovie.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Adunanza del Comitato d'Amministrazione, 14 marzo). — Colla Ditta Martinazzi Roberto di Quittengo, per costruzione di una tratta di m. 58 di galleria artificiale in prolungamento della galleria Grondola, lungo la Parma-Spezia;

Colla Ditta Piccardi Ilario di Firenze, per sostituzione di cinque travate in ghisa del ponte Camajoni sull'Arno fra Signa e Montelupo con altrettante in muratura;

Colla Ditta Carones Maurizio di Valenza, per appalto lavori d'ampliamento della stazione di Alessandria (1° gruppo);

Colla Ditta Salvati Generoso di Nocera, per fornitura pietrisco pei lavori d'armamento relativi all'ampliamento e sistemazione della stazione di Nocera Inferiore;

Colla Ditta Toia Giuseppe di Torino, per fornitura di buste da lettere e fascie pel triennio 1° luglio 1902-30 giugno 1905;

Coi Cantieri Navali, Bacini e Stabilimenti Meccanici Siciliani di Palermo, per fornitura di n. 150,000 arpioni ordinari in ferro omogeneo per armamento e di n. 10,000 chiodi in ferro omogeneo;

Colla Ditta Macchi Izar e C. di Milano, per fornitura di numero 300,000 caviglie a vite mordente in ferro omogeneo per armamento;

Colla Ditta Giuseppe Pozzi di Milano, per fornitura di chilogrammi 55,000 di bolloni in ferro omogeneo per scambi e crociamenti;

Colle Ferriere di Voltri, per fornitura di n. 102,000 di chiavarde a becco in ferro omogeneo;

Colla Ditta Belmonte Antonio di Piperno, per impianto servizio merci alla fermata di Ninfa;

Colla Ditta Casolino Giuseppe di Borzoli, per impianto servizio lavatura carri allo scalo di Genova Brignole;

Colla Ditta Larini, Nathan e C. di Milano, per fornitura di segnali a distanza a disco girevole e di 20 apparati di manovra per disco a distanza;

Colla Ditta Tognazzi Daniele di Paola, per costruzione massi artificiali a difesa della tratta di fondazione della spalla destra a monte del ponte sul Coran, lungo la S. Eufemia-Catanzaro.

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Montalto Pavese (Pavia) (20 marzo, ore 12). — Appalto delle opere di ampliamento del Cimitero Comunale, con costruzione di un tempietto ossario e di una cappella per la famiglia Gatti-Canevari, per L. 7,947.21. Consegna lavori 3 mesi. Fatali 4 aprile. Dep. provv. L. 800.

Direzione Genio Militare di Venezia (22 marzo, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori di consolidamento delle caserme Gesuiti, S. Sepolcro e S. Zacharia per L. 25,000. Dep. provv. L. 2500 e L. 600 per spese. Ultimazioni lavori 210 giorni. Documenti sino al 20 marzo.

Municipio di Langhirano (Parma) (20 marzo, ore 11, unico definitivo). — Appalto dei lavori per la costruzione di un ponticello in legno sul torrente Parma, contro la borgata di Longhirano L. 1382.05. Dep. provv. L. 500. Docum. 20 marzo. Consegna lavori 120 giorni.

Amministrazione Provinciale di Salerno (20 marzo, ore 12). — Appalto dei lavori di costruzione di un tratto di strada di allacciamento delle interprovinciali Sarno, Palma e Sarno Torino, lungo m. 847.15, per complessive L. 100,300, tanto per i lavori a corpo, quanto per quelli a misura. Consegna lavori 30 mesi. Doc. 24 marzo. Dep. provv. L. 6000. Fatali 8 aprile, ore 12.

Municipio di Torrebruna (Chieti) (25 marzo, ore 10). — Appalto dei lavori di sistemazione delle vie interne dell'abitato di Torrebruna per L. 15,795.50. Consegna lavori entro 2 anni. Deposito provvisorio L. 1000. Cauz. L. 1600.

Municipio di Ripalta sul Trigno (Campobasso), (25 marzo, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione della strada ruotabile Ripalta Montenero per L. 181,758.46.

Municipio di Pontedassio (Portomaurizio) (26 marzo, ore 14). — Appalto dei lavori per la condotta dell'acqua potabile, per L. 84,744. Dep. provv. L. 1000. Cauz. L. 3000. Ultimazione lavori, 7 mesi. Fatali 11 aprile, ore 12.

Municipio di Tramutola (Potenza) (26marzo, ore 10, secondo inc. — (Appalto delle opere provviste per la sistemazione delle vie Garibaldi, Ponte della Chiesa, Acqua di Gallia, Salita di Santa Palomba ed Acqua Fetida per L. 11,352.41. Dep. provv. L. 568. Cauzione decimo. Ultimazione lavori 45 giorni. Fatali dopo 15 giorni.

Ufficio autonomo Genio Militare per la R. Marina di Venezia (26 marzo, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori per il completamento dell'impianto elettrico nel R. Arsenale di Venezia e fabbricati adiacenti per L. 62,000. Cauz. L. 6200. Consegna lavori 120 giorni. Doc. 24 marzo. Dep. provv. L. 6200. Dep. spese L. 1500.

Municipio di Roccastrada (Grosseto) (26 marzo corr., unico definitivo). — Appalto dei lavori per la condottura d'acqua potabile di Roccastrada e Sticciano e della regolrizzazione delle vecchie condutture di Torniella e Sassofortino per complessive L. 98,839.11 così suddiviso: Conduttura di Roccastrada, lire 72,649.92. Conduttura di Sticciano 19,421.08. Regolarizzazione della conduttura di Torniella L. 3699.04. Idem di quella di Sassofortino L. 3.069.07. Consegna lavori 180 giorni.

Deputazione Provinciale di Forlì (26 marzo, ore 14). — Appalto dei lavori di sistemazione del 2° e 3° tronco della strada del Savio fra Boretto e Graffieto, compresi fra le sezioni 33 e 166 per L. 131,752.96. Dep. provv. 13,000. Fatali 3 aprile, ore 14.

Prefettura di Rovigo (27 marzo, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori di urgentissima difesa frontale all'argine sinistro del Po di Venezia, nella località froldo Pastori e Mazzorno superiore, in Comune di Bottrighe, di m. 210, per L. 21,694.86. Dep. provv. L. 1085 in Tesor. e L. 500 per le spese. Cauz. L. 2170. Ultimazione lavori 100 giorni.

Municipio di Buia (Udine) (27 marzo, ore 12). — Appalto dei lavori per la costruzione di un ponte a travate metalliche sul fiumicello Rio Gelato lungo la strada Tomba, provv. agg. col ribasso dell'11 0|0 su L. 7565.87. Dep. provv. L. 700. Ultimazione lavori 100 giorni.

Prefettura di Rovigo (28 marzo, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori di riparazione urgentissima al tratto del froldo Milano sulla sinistra del Po di Venezia in Comune di Bottrighe di metri 348 per L. 20,820.42. Deposito L. 1047 in tesoreria e L. 500 per le spese. Cauzione definitiva L. 2082. Ultimaz. lavori 120 giorni.

Direzione del Genio Militare di Torino (29 marzo, ore 11, definitivo). — Appalto delle opere occorrenti alla costruzione di scuderie, fabbricati accessori e muro di cinta per la Scuola di cavalleria di Pinerolo per L. 203,000. Consegna lavori 350 giorni. Cauzione L. 20,300. Docum. fino al 25 marzo. Deposito spese L. 5000.

Municipio di Giardini (Messina) (30 marzo, ore 11). — Appalto dei lavori per la costruzione della condottura dell'acqua potabile per L. 27,196.80. Deposito provv. L. 1400 e L. 600 per spese. Fatali 20 aprile, ore 12.

Prefettura di Potenza (2 aprile, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori di consolidamento del ponte sul Vallone Fico e rami d'accesso lungo il 5° tronco della strada nazionale di Val d'Angri n. 58, dalla prov. 209 alla Fontana di Craeo per L. 16,330. Deposito L. 800. Ultimazione 2 mesi. Documenti sino al 24 marzo.

Ministero dei Lavori Pubblici e R. Prefettura di Treviso (12 aprile, ore 10, unico definit.). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti per la sistemazione delle arginature del fiume Monticano dalla fronte Ancilotto, a destra e dalla fronte Dal Fiol, a sinistra, fino a Gorgo nei comuni di Oderzo e Gorgo (provincia di Treviso) per complessive L. 241,370. Docum. 4 aprile. Deposito provvisorio L. 12,000.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Strade Ferrate Mediterraneo di Milano (18 marzo). — Fornitura di 14 locomotive tender a 6 ruote accoppiate.

Officina Costruzioni Artiglieria di Genova (28 marzo, ore 15, unica ad off. segr.). — Fornitura di carbone agglomerato in formelle, tonn. 300 a L. 45. Imp. L. 13,500. Cauz L. 1350, Consegna 30 giorni.

Direzione Generale Arsenali Spezia e Venezia (29 marzo, ore 11, off. segr.). — Fornitura di viti, striscie, verghe profilate, tubi e fogli d'ottone all'Arsenale di Venezia, in 2 lotti. Il primo: ottone in verghe profilate, tubi e fogli. Imp. L. 24,000. Cauzione L. 2400. Fatali 26 aprile, ore 12. — Il secondo lotto: viti, maschi di acciaio e striscie di ottone per tappeto linoleum. Agg. provv. per L. 33,076.80, col ribasso dell'8.12 0[0. Fatali 25 aprile.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

CONVOCAZIONI.

22 marzo, ore 12.30. — **Società Romana Tramways-Omnibus.** — Assemblea generale ordinaria e straordinaria degli azionisti. Bilancio e nomine. Emissione di nuove obbligazioni fino a 2,000,000 di lire.

23 marzo, ore 13. — **Società pel Tramways a vapore Monza-Casatenovo-Barzani-Oggiono.** — Assemblea generale ordinaria e straordinaria degli azionisti. Bilancio e nomine.

25 marzo, ore 13. — **Varese — Ferrovie e Tramvie elettriche varesine.** — Assemblea generale ordinaria e straordinaria degli azionisti. Bilancio e nomine.

27 marzo, ore 13. — **Roma — Società della Ferrovia Sicula-occidentale Palermo-Marsala-Trapani.** — Assemblea generale ordinaria e straordinaria degli azionisti. Bilancio, nomine e comunicazioni.

26 marzo, ore 11. — **Liegi — Société anonyme des Tramways Siciliens.** — Assemblea generale ordinaria e straordinaria degli azionisti. Bilancio, modificazione dello Statuto, riduzione del capitale, provvedimenti finanziari.

29 marzo, ore 10. — **Milano — Società per la ferrovia Verona-Caprino-Garda.** — Assemblea generale ordinaria e straordinaria degli azionisti. Bilancio e nomine.

29 marzo, ore 11. — **Napoli. — Società per le Strade Ferrate Secondarie Meridionali.** — Assemblea generale degli azionisti. Bilancio, nomine e comunicazioni.

29 marzo, ore 15. — **Firenze. — Società per la costruzione ed esercizio della ferrovia a trazione meccanica da S. Ellero a Saltino** (Vallombrosa). — Assemblea generale degli azionisti. Bilancio e nomine.

29 marzo, ore 15. — **Milano. — Società delle ferrovie Nord-Milano.** — Assemblea generale degli azionisti. Bilancio e nomine; ammortizzazione azioni di preferenza; comunicazioni.

29 marzo, ore 15. — **Milano. — Società per la ferrovia Novara-Seregno.** — Assemblea generale degli azionisti. Bilancio e nomine.

31 marzo, ore 10. — **Milano. — Società Tramvie Ferraresi a vapore.** — Assemblea generale degli azionisti. Bilancio e nomine.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		Marzo 8	Marzo 15
Azioni Ferrovie	Biella	L. 530	530
» »	Mediterranee	» 456	457.50
» »	Meridionali	» 646	648
» »	Pinerolo (1ª emiss.)	» 390	390
» »	» (2ª »)	» 370	370
» »	Secondarie Sarde	» 215	215
» »	Sicule	» 667	667

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (2) 1a classe	Londra (2) 2a classe	Parigi (3) 1a classe	Parigi (3) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Londra (4) validità	Parigi (5) 1a classe	Parigi (5) 2a classe	Parigi (5) validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne)	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	-			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	.			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	-			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	-			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE							Treno lusso PENINSULAR-EXPRESS part. da Londra il venerdì
					(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	—	9 — a.	10 — a.	—	—	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria —	—	—		—	11 — a.	—		—
Douvres —	—	11 03 a.		—	1 — p.	11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	—	12 31 p.		—	2 20 p.	12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	(F)	12 35 p.		—	2 24 p.	12 24 a.		12 24 a.
	W. R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 20 p.		—	3 — p.	1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 26 p.		—	3 06 p.	1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.		1 58 p.		—		2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.		1 59 p.		—		2 31 a.		
Folkestone Par.			11 50 a.	—				
Boulogne (Buffet) Maritime o.E.oc. Arr.			1 30 p.	—				
Boulogne Maritime ora fr. Arr.			1 34 p.	—				
Boulogne Maritime ora fr. Par.			2 20 p.	—				
Boulogne Central Arr.			2 25 p.	—				
Boulogne Central Par.			2 35 p.	—				
Amiens (Buffet) Arr.		3 44 p.	4 10 p.	—	5 16 p.	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.		3 49 p.	4 15 p.	—	5 21 p.	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.	5 45 p.	5 50 p.	—	7 — p.	5 50 a.		Per la grande cintura
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	5 52 p.	—	7 42 p.	—	7 42 p.	7 03 a.		
Paris-PLM (Buff.) Arr.	6 32 p.	—	8 32 p.	—	8 32 p.	7 43 a.		
	1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)	1a 2a cl.	1a 2a cl.	Lusso (X)	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	10 20 p.	10 30 p.	1 35 p.	9 30 a.	2 — p.	
Dijon Arr.	12 20 p.	1 33 a.	2 40 a.	3 45 a.	5 38 p.	2 24 p.	7 15 p.	9 35 a.
Evian —	2 16 p.	10 45 a.	—	2 16 p.	—	—	—	—
Genève —	10 43 a.	6 57 a.	—	11 14 a.	—	10 45 p.	—	—
Le Fayet-St-Gervais (Chamonix) —	8 31 p.	12 20 p.	—	8 — p.	—	—	—	1 — p.
Aix-les-Bains —	8 58 a.	6 02 a.	6 46 a.	1 54 p.	9 39 p.	8 51 p.	12 21 a.	1 42 p.
Chambéry —	9 32 a.	6 37 a.	7 10 a.	2 31 p.	9 59 p.	9 26 p.	12 45 a.	2 03 p.
Modane —	1 46 p.	—	9 57 a.	7 42 p.	12 29 a.	—	3 34 a.	4 55 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). Arr.	18 55	—	14 22	4 55	—	—	8 20 a.	21 16
Torino Par.	20 —	—	14 50	6 45	—	—	8 45	Sleeping-cars con Dining-car
Novara Arr.	21 56	—	16 47	9 14	—	—	10 55	
Milano Arr.	23 05	—	17 45	10 15	—	—	12 6	
Venezia Arr.	—	—	23 30	—	—	—	18 45	
Torino Par.	20 05	—	15 —	5 25	—	—	8 40	
Genova Arr.	23 20	—	18 25	8 45	—	—	12 —	
San-Remo —	5 45	—	23 33	—	—	—	16 44	
Pisa —	3 20	—	23 25	12 35	—	—	17 —	
Firenze —	7 15	—	1 20	17 28	—	—	19 15	
Livorno —	5 36	—	0 7	15 5	—	—	18 —	
Roma —	10 10	—	7 —	19 15	—	—	23 43	
Napoli —	18 35	—	13 36	0 35	—	—	7 —	
Brindisi —	—	—	8 16	—	—	—	18 7	
Torino Par.	20 05	—	—	—	—	—	8 40	21 30
Alessandria Arr.	21 32	—	—	—	—	—	10 13	22 59
Bologna —	2 31	—	—	—	—	—	11 50	3 01
Ancona —	7 13	—	—	—	—	—	23 —	6 40
Brindisi —	21 48	—	—	—	—	—	10 50	17 20
Firenze —	6 34	—	—	—	—	—	18 3	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma —	13 10	—	—	—	—	—	23 25	
Napoli Arr.	18 35	—	—	—	—	—	7 —	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) Par.	8 50	—	—	15 5	Lusso (X)	—	—
Roma —	14 30	—	—	23 10		—	—
Firenze —	21 10	—	—	6 10	—	—	—
Brindisi —	7 —	—	—	17 33	—	—	—
Ancona —	20 25	—	—	5 35	—	—	—
Bologna —	1 35	—	—	10 30	—	10 30	—
Alessandria —	7 15	—	14 20	17 10	—	21 55	—
Torino Arr.	9 2	—	16 05	19 10	—	23 35	—
Brindisi Par.	—	—	18 35	—	—	9 42	—
Napoli —	8 50	—	15 50	—	—	23 15	—
Roma —	14 50	—	21 —	—	14 20	8 15	—
Livorno —	21 6	—	2 —	8 30	19 25	13 15	—
Firenze —	19 35	—	21 5	7 15	17 30	12 10	—
Pisa —	22 15	—	3 5	9 8	20 45	15 —	—
San Remo —	18 32	—	1 45	8 9	—	14 15	—
Genova —	3 5	—	7 5	14 55	0 35	20 —	—
Torino Arr.	7 —	—	10 25	19 10	4 50	23 35	—
Venezia Par.	—	—	—	8 45	—	14 —	—
Milano Par.	—	—	7 5	16 —	—	20 15	—
Novara —	—	—	8 7	17 1	—	21 15	—
Torino Arr.	—	—	10 20	19 5	—	23 10	—
	(D)						
Torino Par.	7 45	—	13 30	19 30	4 26	—	24 —
Modane (ora franc.) —	11 35 a.	—	5 20 p.	10 10 p.	7 24 a.	—	3 20 a.
Chambéry —	3 — p.	—	8 38 p.	12 22 a.	9 35 a.	6 47 a.	5 57 a.
Aix-les-Bains —	3 44 p.	—	9 12 p.	12 04 a.	9 55 a.	7 22 a.	6 18 a.
Le Fayet-St-Gervais —	11 15 a.	—	4 15 p.	2 — p.	—	—	—
Evian —	12 38 p.	—	5 32 p.	—	—	4 40 a.	—
Genève —	1 52 p.	—	8 02 p.	9 10 p.	—	5 52 a.	3 38 a.
	1a cl.						
Dijon —	12 4 a.	—	1 59 a.	5 9 a.	2 19 p.	1 23 p.	11 33 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	6 9 a.	—	6 38 a.	9 23 a.	6 41 p.	6 31 p.	5 15 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 12 a.		—	10 3 a.	—	6 47 p.	
Paris-Nord (Buffet Hôtel) Arr.	8 03 a.		—	10 52 a.	—	7 42 p.	
	1a 2a cl.	(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl.	Déjeun. 1a 2a cl. W.R(A)		Pranso 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord (Buffet Hôtel) Par.	8 40 a.	9 35 a.	10 30 a.	11 20 a.	—	9 — p.	
Amiens (Buffet) Arr.	10 28 a.		12 mer.	12 52 p.	—	10 46 p.	
Amiens (Buffet) Par.	10 33 a.		12 20 p.	12 57 p.	—	10 51 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	12 18 p.		1 50 p.		—		
Boulogne (Buffet) Central Par.	12 23 p.		1 53 p.		—		
Boulogne Maritime ora fr. Arr.			1 58 p.		—		
Boulogne Maritime ora fr. Par.			2 12 p.		—		
Boulogne Maritime ora E. oc. Par.			2 08 p.		—		
Folkestone Par.			4 10 p.		—		
Boulogne-Tintelleries Arr.	12 07 p.				—	12 31 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.	12 09 p.				—	12 33 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.	12 45 p.			2 55 p.	—	1 12 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.	12 57 p.	1 15 p.		3 01 p.	—	1 21 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.	1 30 p.			3 19 p.	—	1 39 a.	
Calais Maritime ora Eur. occ. Par.	1 26 p.			3 15 p.	—	1 35 a.	
Douvres —	3 05 p.			5 15 p.	—	3 40 a.	
Londres Victoria Arr.	—			7 — p.	—	—	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 p.		5 50 p.	—	—	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3 classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant riservato ai viaggiatori di 1a classe. Non sono ammessi i viaggiatori di 2a classe se non pagano il supplemento dalla 2a alla 1a classe. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 10.30 ant. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Calais col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 11.20 ant. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.30 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino. — (X) Dal 20 novembre al 9 gennaio i treni di lusso Parigi-Roma avranno luogo tre volte per settimana, cioè: il lunedì, mercoledì e venerdì in partenza da Parigi; martedì, giovedì e sabato in partenza da Modane. Dal 10 gennaio fino al 15 maggio tutti i giorni. Questo treno è composto di *wagons-lits* e di *restaurant*.

Torino, 1902 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXXV. Sabato, 22 Marzo 1902 NUM. 12.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia . . . . L.	20	11	6
Per l'Estero . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino.

IL PERSONALE DELLE STRADE FERRATE

E LA PARTECIPAZIONE AL PROFITTO

Dall'ultimo fascicolo della *Nuova Antologia* riproduciamo questo importante articolo di *Viator*, pseudonimo che nasconde uno scrittore competente in materia economica ferroviaria, intorno alla dibattuta questione della partecipazione del personale ferroviario al profitto della azienda. Questa tesi, stata ritenuta come un rimedio ai conflitti fra capitale e lavoro da varie personalità pratiche, è molto controversa. *Viator* la confuta strenuamente con argomenti che meritano di essere meditati.

I.

L'agitazione, resasi da ultimo intensa da parte dei ferrovieri, allo scopo di ottenere miglioramenti nelle condizioni economiche loro fatte dalle Società, ha richiamato qua e là l'attenzione degli uomini politici e della stampa sull'importanza che il trattamento del personale può assumere in un prossimo nuovo assetto delle nostre Reti ferroviarie. Ed uno dei concetti che sembra acquistarsi le maggiori simpatie, come quello che meglio valga a soddisfare le esigenze morali e materiali dei ferrovieri, interessandoli in pari tempo al migliore andamento dell'azienda, si è l'introduzione della partecipazione loro ai risultati finanziari della medesima. Vi accennò in questi giorni l'onorevole Gavazzi, nella discussione alla Camera dei Deputati, come ad un provvedimento efficace e fecondo di ottimi risultati.

Non appare ancora ben chiara l'idea. Partecipazione al profitto ovvero al prodotto lordo? Metodo di partecipazione generale a tutti gli agenti oppure da diversificarsi a seconda dei vari rami di servizio? O in altre forme ancora? E queste diversità dipendono a loro volta specialmente dallo scopo o dagli scopi che vogliónsi conseguire, neppure essi finora abbastanza chiari.

Però piace il concetto generico in sè, ravvisandolo come un'applicazione nuova o quasi del principio della partecipazione del lavoratore agli utili delle grandi Amministrazioni ferroviarie. Ora veramente, neppure in questo senso, novità non può dirsi; giacchè, ad esempio, la Compagnia Francese d'Orléans deliberava già simile partecipazione nella sua assemblea generale del 30 marzo 1844, ossia proprio al momento in cui si costituiva. E il presidente M. Bartholoni diceva in quella occasione: « Interessare al successo della Società tutti coloro che, attaccati comunque al suo servizio, lavorano per essa e contribuiscono alla sua prosperità, è ad un tempo stimolarne lo zelo, premiare gli sforzi, innalzare gli impiegati agli occhi proprii e a quelli del pubblico, attrarre e conservare i capaci, creare d'altro lato garanzie alla Società, tendere infine costantemente ad aumentarne i prodotti e a diminuirne le spese; tutte cose eccellenti di cui la Società stessa raccoglierà direttamente o indirettamente i frutti ».

Le Amministrazioni ferroviarie non avrebbero dunque avuto bisogno di ricercare al di fuori di esse una orientazione in questa materia, mentre avevano nel loro primo passato, 60 anni or sono, un programma quale parrebbe difficile di formulare con maggiore scienza e coscienza. E l'esempio della Compagnia d'Orléans non mancò di coraggiose imitazioni, che tuttavia non potrebbero senza eufemismo dirsi riuscite.

Queste esperienze su Reti le più produttive e da parte di grandi Amministrazioni, alcune delle quali godono notorietà incontrastata per le favorevoli condizioni economiche create ai loro agenti, rendono esitante chi non si contenti solo di aggiungere un nuovo tentativo a quelli che già furono fatti, ma voglia veramente indagare se puossi rinnovare la prova su basi concrete con probabilità di successo.

A questo intento e appunto per portare la discussione su di un terreno pratico, non ci pare fuori luogo di esaminare lo stato di fatto, nel quale dovrebbe applicarsi la partecipazione alle nostre due grandi Reti continentali.

II.

Ci riferiremo ai dati che si leggono nella *Relazione sull'esercizio delle Strade ferrate italiane per l'anno 1899*, l'ultima che il Ministero dei Lavori Pubblici ha dato alle stampe.

Le linee esercitate dalle due Società Adriatica e Mediterranea, offrono nell'insieme un prodotto che ammonta a

269 milioni di lire; e non è senza interesse il vedere come questa somma viene distribuita. Ora, tenuto conto dei diversi patti concernenti la Rete principale (al disotto e al disopra del prodotto iniziale) e quella secondaria, i 269 milioni vengono ad essere ripartiti così: 164.5 (1) alle due Società e 104.5 allo Stato.

Le Società con la loro quota di 164.5 devono far fronte alle spese di esercizio, per le quali hanno speso 175 milioni (2). Lo Stato, alla sua volta, coi 104 milioni e mezzo deve sostenere alcune spese inerenti all'esercizio e precisamente:

Spese delle Casse e fondi speciali . .	L. 14,000,000
Alle Società per l'esercizio della Rete secondaria	» 10,000,000
Alle Società come corrispettivo per il loro capitale di 250 milioni (al lordo della ricchezza mobile)	» 14,500,000
Totale	L. 38,500,000

onde sui 104 milioni e mezzo ne rimangono da devolversi al Tesoro 66.

Così stando le cose, si presenta allo scopo nostro una domanda essenziale: qual'è dunque il profitto dell'azienda? E qui la risposta varia secondo i diversi punti di vista. S'intende parlare del profitto per le Società esercenti? Ovvero per lo Stato proprietario? O ancora in riguardo al modo in cui lo possono considerare gli agenti ferroviari? Importa esaminare la questione sotto i vari aspetti.

Per le Società esercenti i 164 milioni e mezzo, rappresentanti la loro quota, non bastano a supplire alle spese d'esercizio in L. 175 milioni; anche aggiunti ad essa i 10 milioni loro corrisposti per compenso chilometrico relativo alla Rete secondaria non si raggiunge ancora l'importo delle spese. Vuolsi però avvertire che le Società ricevono pure 14 milioni lordi in corrispettivo del loro capitale; e prima della legge 22 luglio 1894, che aggravò l'imposta di ricchezza mobile, quell'importo bastava a dare al capitale di 250 milioni il dividendo di 12 milioni e mezzo, ossia precisamente il 5 per cento, purchè non rimanessero in qualche parte scoperte le spese d'esercizio. Nel 1899, dovendosi sui 14 milioni prelevare un milione per coprire le spese d'esercizio, il dividendo, tenuto altresì conto dell'imposta aggravata, si riduce al 4.49 0[0 (3). Se fu dato di più, la differenza deve essere stata prelevata da cespiti estranei all'esercizio.

Che cosa è il profitto per lo Stato? A volerlo determinare sulla base di ciò che ad esso costano gli 11,612 chilometri di linee costituenti le due Reti nel 1899, occorrerebbero calcoli complicatissimi. Ma ricorre un'osservazione ovvia: anche le linee che possono dirsi di proprietà privata sono pagate dallo Stato mediante annualità; sicchè lo Stato, per tutte le linee, già ne ha pagato o ha assunto il debito di pagare le spese d'impianto. Per questo riguardo, adunque, possiamo benissimo considerare come a carico dello Stato tutte le spese d'impianto in circa 4 miliardi: rispetto ai quali, i 66 milioni di prodotto netto che le due Reti gli rendono, son certamente poca cosa.

Ma poichè per lo Stato si aggiungono tutti i vantaggi sociali ed economici, diretti ed indiretti; così, *per le linee già costruite*, il punto della misura dell'interesse che egli ne ritrae passa in seconda linea. Anche dal punto di vista industriale, una volta che un impianto fu compiuto, è al suo reddito e non al suo costo che si bada per determinarne il valore. Per lo Stato quindi il concetto del profitto, rispetto alle linee già costruite, ha un'importanza molto relativa.

(1) Rete principale 157 e Rete secondaria 7 e mezzo circa.

(2) La Relazione porta 189.5, da cui bisogna levare le somme a carico dei fondi governativi e della Cassa per gli aumenti patrimoniali in milioni 14 circa.

(3) Questa è la media delle due Società: il diverso prezzo cui sono quotate le azioni della Mediterranea e dell'Adriatica dimostra che la Mediterranea deve trarre dall'esercizio un dividendo sensibilmente inferiore a codesta media.

Come s'ha da considerare il profitto rispetto ai ferrovieri? Per essi scompare la distinzione di proprietario e di esercente. Essi sanno che l'industria cui prestano la opera loro ha un'entrata annua di tanto e una spesa corrente di tanto: la differenza costituisce il profitto o la perdita.

Nel caso attuale le spese correnti sostenute dalle Società ascendono, come s'è visto, a 175 milioni; quelle sostenute dal Governo, mediante i fondi speciali e la Cassa aumenti patrimoniali, s'aggirano sui 14; in tutto 189 milioni. I prodotti sommano a 269; onde il profitto è di 80.

Si comprende adunque facilmente come il problema della partecipazione si presenti in diverso modo, secondochè la medesima sia richiesta ad un esercente puro e semplice (tipo attuale) ovvero ad una Società concessionaria secondo il vecchio tipo, o, caso analogo, allo Stato che, avendo riscattato le linee, se le eserciti egli stesso. Nel primo caso la materia ripartibile sarebbe nella fattispecie di 12 milioni circa, nel secondo e nel terzo di 80. Certo in qualsiasi forma d'esercizio può, rispetto ai ferrovieri, mettersi tutt'insieme il prodotto netto; ma se una parte di questo sia devoluto allo Stato, occorre all'uopo una solidarietà di intendimenti, che preoccupazioni fiscali minacciano qualche volta di frustrare.

Noi insistiamo su questo punto del prodotto netto industriale (profitto) perchè la partecipazione, nonostante la varietà delle sue applicazioni, si esplica in sostanza sulla base di questo elemento. Chi abbia avuto occasione di scorrere il materiale offerto dai maestri della partecipazione, il Chevalier, il Le Rousseau, il Robert, il Thornton, il Bhomert, ecc, ha dovuto persuadersi che la stessa partecipazione al capitale, vagheggiata per le ferrovie insieme a quella del profitto anche dall'on. Sonnino (*Quid agendum?* nella *Nuova Antologia* del 16 settembre 1900), si appoggia al prodotto netto; sia in quanto si tenda a formare, mediante una quota del medesimo, la parte di capitale da attribuirsi al lavoratore; sia in quanto dipenderà poi dalla misura del prodotto netto che si riesca ad assegnare al capitale, se il lavoratore non vedrà esposti a soverchia alea i suoi risparmi, scontando forse l'illusione di essere diventato capitalista.

È dall'atteggiamento probabile del profitto che dipende soprattutto l'attuabilità della partecipazione. A che si mira infatti con questa? Ad interessare l'agente in guisa che trovi egli pure il proprio miglioramento, concorrendo colla sua attività all'aumento del profitto. Di qui due concetti che meritano molta attenzione. Da un lato codesto aumento può conseguirsi con lo accrescere il prodotto lordo e col diminuire le spese. Dall'altro lato l'agente (ed è cosa importante) non avrà interesse vero a spiegare la sua maggiore attività, se dall'aumento del profitto non tragga un beneficio sensibile.

Soffermiamoci un momento su questi due concetti; e dichiariamo fin d'ora di lasciare in disparte le eccezioni che sono opposte alla partecipazione del profitto, in quanto gli agenti ferroviari dovrebbero essere ammessi a controllare i bilanci dell'esercente: difficoltà seria, ma, a nostro avviso, non insuperabile.

III.

Nella industria ferroviaria l'aumento del prodotto lordo non dipende che in poca parte dall'azione che possa esercitarvi la massa dei ferrovieri. Solo in qualche caso di zone ricche, dove siano in gara parecchie linee concorrenti, il miglior servizio fatto dalla massa dei ferrovieri varrà ad attrarre i trasporti in misura un po' notevole. Altrimenti il vincere le concorrenze dipende piuttosto da provvedimenti di tariffe e d'ordine similare che siano presi dalle Direzioni commerciali.

Efficace invece può essere l'azione della massa dei ferrovieri nella diminuzione delle spese. Però a questo riguardo s'impone una osservazione grave. Le spese d'esercizio che, come s'è visto, ascendono per le nostre due Reti continentali a 175 milioni di lire, risultano composte

per ben 115 milioni da spese di personale, restando solo 60 milioni per tutto il rimanente, dei quali più di 30 solo per combustibili ed olio. Ora, con tutta la cura speciale nei consumi, si conseguiranno probabilmente nuove economie; ma per non dire altro, i prezzi dei carboni e dei metalli, che tanta parte assorbono di queste spese, non permettono di abbandonarci a soverchie illusioni. Poichè il grosso delle spese sta nel personale, è dunque chiaro che la riduzione delle spese dovrebbe effettuarsi in questo campo.

Ci sembra di sentire subito voci che gridano da più parti: « tagliate gli alti papaveri ed otterrete economie vistose ». Ora, quand'anche potessimo fare assegnamento su questa misura, giova tuttavia porre in rilievo che essa sarebbe estranea alla applicabilità della partecipazione: pur eliminati infatti gli alti stipendi, rimarrebbe ancora integro il problema che stiamo esaminando circa i limiti, entro i quali la maggiore attività della massa del personale possa diminuire le spese d'esercizio. Ma, dacchè ci si presentava l'occasione, abbiamo voluto renderci conto del valore finanziario di questo argomento. E sulla scorta di una pregevole Relazione che il Ministero dei Lavori Pubblici ha testè pubblicata in sei volumi, riassumendovi la storia delle tre maggiori Società dal 1885 in poi, abbiamo esaminato la distinzione e la ramificazione degli Uffici della Mediterranea e dell'Adriatica, quale viene offerta dal volume primo. Da queste notizie ufficiali, e da altri dati che abbiamo avuto modo di raccogliere, non crediamo andare lungi dal vero se affermiamo che le due Società principali non hanno più di 150 a 160 funzionari che percepiscono uno stipendio superiore a L. 6000 all'anno. La spesa totale di questo grande Stato Maggiore, che dirige le due più vaste aziende d'Italia, non arriva al milione e trecentomila lire. Volendo pur falcidiare, per ridurre di qualche migliaio di lire lo stipendio medio, si giungerebbe a diminuire la spesa di qualche centinaio di migliaia di lire, a dir molto. Non ci pare adunque un elemento che, neppure indirettamente, possa influire sull'attuabilità della partecipazione.

Il problema rimane quindi nei termini già indicati e soprattutto in questa domanda: il personale colla più assidua sua cooperazione potrà conseguire notevoli economie nei 115 milioni di spesa che ora esso richiede? Potrà (altro aspetto della stessa domanda) soddisfare all'incremento del traffico senza accrescere in eguale misura le proprie spese?

Che industrialmente codesta speranza appaia fondata, ci sembra difficile da mettere in dubbio. Le applicazioni del così detto sistema di cointeressenza fatto in molte stazioni e in vari altri rami di servizio ce lo confermano; e se meritarono censure, non fu in generale per questo riguardo. Si pensi che il risparmiare un solo agente per chilometro, dacchè la spesa media per agente supera le 1000 lire, vuol dire risparmiare sugli 11,600 chilometri delle due Reti ben 11 milioni e mezzo di lire. E così si comprende come, non solo uomini tecnici, ma eziandio uomini politici come gli onorevoli Luzzatti e Prinetti poterono, da ministri, considerare come uno dei compiti del Governo lo avviarsi ad economie di spesa sul personale delle grandi Reti.

Ma se industrialmente si giunge a tale conclusione, sorgono ostacoli gravi nell'interesse della regolarità e del servizio pubblico. Appunto sotto cotale aspetto in questi ultimissimi anni fu generale nei vari paesi il movimento dei Governi a stabilire discipline moderatrici del lavoro dei ferrovieri, persino qualche volta (e forse non sempre bene) contro gli stessi loro intendimenti; anzi, proprio in questo momento, e da noi e fuori, ferve in proposito viva agitazione. La quale però ha pure altro movente ben distinto: quello cioè della tendenza sociale alla diminuzione delle ore di lavoro, perchè non sia troppo logorata la macchina-uomo e perchè, diminuito il lavoro individuale, venga ridotto il numero dei disoccupati e attenuato così l'altro non meno urgente problema della disoccupazione.

Trattasi, come si scorge, di questioni ponderose, che escono affatto dal tema nostro; ma, rispetto ad esso, appare ad evidenza come codeste tendenze siano difficili a conciliare con le economie che la partecipazione al profitto dovrebbe produrre nelle spese dipendenti dal personale. Non sappiamo fin dove la tutela della regolarità dell'esercizio e i criteri sociali di limitazione del lavoro possono spingersi; ma, avvertiamolo bene: nello stesso modo che la diminuzione di un agente per chilometro significa un risparmio di circa 12 milioni di lire, anche l'aumento di un solo agente significa una maggiore spesa di 12. Il giornale *L'Avanti*, ai primi di questo mese, riferendo sulla legislazione inglese relativa al lavoro dei ferrovieri, narrava che in Inghilterra il lavoro medio può ritenersi di 12 ore al giorno. Se altrettanto è da noi, la riduzione a 10 ore, ossia di un sesto, importerebbe all'ingrosso l'aumento di un sesto nella quantità del personale e nella relativa spesa ossia di 19 milioni sui 115 del 1899.

Pertanto anche la possibile riduzione delle spese, su cui industrialmente dovrebbe farsi assegnamento, si presenta allo stato delle cose nel suo insieme assai problematica. E noi prescindiamo in ciò da circostanze d'altro ordine che possano influire sull'aumento delle spese d'esercizio.

IV.

Rimane l'altro punto: è egli a prevedersi che la partecipazione al profitto darà al personale un beneficio sensibile che valga a stimolarne maggiormente l'attività?

A questo intento parrebbe necessario che il beneficio stesso, per non essere irrisorio, si ragguagliasse, in media e subito, almeno ad un mese dello stipendio; giacchè altrimenti si corre pericolo che la innovazione cada in discredito e perda quindi la sua ragione di essere. E poichè sui 115 milioni richiesti dalle spese di personale, gli stipendi ne assorbono 90, il dodicesimo corrisponderebbe a sette milioni e mezzo.

Pertanto, ove si consideri come già acquisito il profitto del 1899 in 80 milioni, e si dia la partecipazione spinta al 50 0[0 sulla eccedenza di profitto che il personale avrà cooperato a raggiungere con lo stimolo di questo nuovo incentivo, dovrebbe presumersi che l'anno seguente apporti un aumento di prodotto netto di 15 milioni. Di fatto, sappiamo invece che in media questo aumento di prodotto netto, riferito all'azienda in generale, non supera i tre o quattro milioni.

In Francia, quando fu tentata la partecipazione, partirono dal concetto di prelevare prima un dividendo rimuneratore al capitale sociale e sulla rimanenza attribuire una quota al personale. Se da noi si volesse seguire questo metodo prelevando prima il 5 0[0 per il capitale della Società, col tipo attuale d'esercizio non rimarrebbe più nulla; giacchè, come s'è visto, il prodotto netto del 1899 corrisponde solo a un dividendo del 4.49 0[0 in media. In quanto poi vogliasi aver riguardo a tutti gli 80 milioni di prodotto netto del 1899, e si contrapponesse il relativo capitale d'impianto, si discenderebbe ad un interesse anche più basso.

Si presentano bensì alla mente alcuni espedienti che possono sembrare idonei ad attuare la partecipazione. Ad esempio, pur nel tipo dei contratti attuali, presi gli 80 milioni di prodotto netto, assegnarne anzitutto il 10 0[0 per la partecipazione dei ferrovieri e sugli altri 72 procedere poi ai riparti che interessano lo Stato e le Società. S'avrebbero appunto presso a poco quei 7 milioni e mezzo poco sopra calcolati. Ma, in realtà, questo sarebbe un modo di aumentare gli stipendi, non di introdurre il concetto della partecipazione. Il personale saprebbe già che la sua quota esiste in sostanza come quota fissa e che i suoi sforzi individuali varrebbero a migliorarla impercettibilmente.

Si può eziandio pensare ad un altro sistema: diminuire lo stipendio attuale dell'agente e dargli una partecipazione che lo compensi con qualche larghezza. Egli, avendone così una parte rilevante che dipenderà dall'andamento finanziario dell'azienda, si sentirà eccitato a dedicarvi le sue

forze. Ma un provvedimento in questo senso non potrebbe, certo, dirsi introdotto per migliorare la condizione degli agenti, sibbene piuttosto a fini prettamente industriali. E d'altra parte non vi ha dubbio che l'agente si rifiuterà a questa diminuzione di stipendio, malgrado la lusinga di ottenere una quota forse più larga ma incerta.

V.

Oggi poi a tutte queste considerazioni ne sovrasta un'altra. Quali saranno i prodotti netti dei prossimi esercizi?

Come è avvenuto in tutti i paesi, e si accentua ora forse più in Italia, la costruzione delle nuove linee, per quanto consigliata, a volte imposta, da esigenze sociali e politiche, porta, nelle vecchie Reti, linee in generale sempre più industrialmente improduttive. A ciò si aggiunga che, per chi tien dietro un poco alle nostre vicende ferroviarie, le condizioni dell'esercizio minacciano di farsi via via più onerose; già i due anni successivi al 1899 lo confermano largamente. Numerose incognite richiederanno quanto prima una risoluzione: cause molteplici fanno temere che le spese d'esercizio siano per sorpassare ogni previsione; non ultima lo stesso aumento generale delle mercedi che sono lontane dall'aver raggiunto la fase di un equilibrio abbastanza stabile.

Nonostante, dunque, ogni loro maggior diligenza, gli agenti ferroviari potrebbero trovarsi dinanzi a questa situazione, di vedere cioè una continua diminuzione nella percentuale del prodotto netto. Si verificherebbe per essi quello che è avvenuto, come accennammo in principio, sulla Rete francese d'Orléans.

Nella relazione da quella Compagnia presentata all'Esposizione di Parigi nel 1900, dove si parla del sistema della partecipazione, leggiamo queste parole: « Fructueux au » début, alors que l'exploitation portait sur des lignes à » grand rendement et que le nombre des parties prenantes » était relativement restreint, le sistème de la partecipation » devint moins avantageux pour les employés à mesure » que l'exploitation s'étendait à des lignes à plus faible » trafic et qu'en même temps le nombre des parties pre» nantes devenait plus considérable ». Così la Compagnia si trovò costretta, dopo una lunga esperienza, ad abbandonare il sistema della partecipazione al profitto, devolvendo invece i lievi utili che risultavano alle Casse di previdenza.

Anche coi migliori intendimenti è facile suscitare speranze che poi si traducano in illusioni e producano irritazioni inaspettate. Sonvi parole che esercitano un fascino potente: la partecipazione al profitto potrebbe essere fra queste. Ma non sarà superfluo ricordare l'avvertimento che uno degli studiosi nostri che meglio sanno conciliare la scienza e la pratica, il Gobbi, scriveva già da tempo: « La » partecipazione non si potrà ritenere un mezzo per pro» porzionare la retribuzione al lavoro e quindi uno sti» molo efficace ad aumentarlo, se non quando le condi» zioni ad essa favorevoli, non solo vi siano, ma vi siano » in un grado molto notevole: altrimenti le difficoltà hanno » una decisa prevalenza ».

Non ci sembra quindi che per l'ordinamento definitivo del personale ferroviario possa farsi assegnamento sul sistema della partecipazione. Le discussioni che in questi giorni ebbero luogo al Ministero dei Lavori Pubblici, da quanto ne disse la stampa, lascierebbero credere che, anche componendosi ora le cose, si tratterebbe di una tregua; e che a breve scadenza l'arduo tema dovrà essere ripreso in esame. Nell'interesse del miglior esercizio ferroviario, che esige tutta la cooperazione del personale, nell'interesse del Bilancio dello Stato che importa non si trovi esposto a sorprese, è necessario che il problema sia a tempo indagato in tutte le sue parti, affrontando così le resistenze della finanza come le imposizioni della politica.

Viator.

IL RISCATTO DELLE FERROVIE SVIZZERE
e la politica nei Sindacati dei Ferrovieri

La Svizzera diventa decisamente un paese privilegiato per gli storici delle cose ferroviarie.

Là, come in Francia, osserva il *Journal des Transports*, i riscattisti dichiararono solennemente che il riscatto delle ferrovie della Confederazione sarebbe realizzato al prezzo più conveniente a condizioni mirabolanti.

Incoraggiate dal voto popolare, le autorità federali riscattano dapprima tre linee, le meno costose; ed ecco che il conto da pagare supera di 59 milioni la spesa prevista dal Messaggio (199 milioni invece di 140). I riscattisti ripeterono che l'esercizio federale avrebbe inaugurato un'èra di felicità: viaggi per nulla e trasporti a prezzi vilissimi.

Ed ecco invece probabili aumenti di tariffa.

Per esempio, sappiamo già che cosa pensano gli agenti ferroviari svizzeri dell'intromissione della politica nei loro affari, e la storia val la pena di essere narrata, perchè la morale che ne risulta può essere meditata anche nel nostro paese.

La fonte di questa narrazione è la più imparziale che possa desiderarsi: il *Journal Suisse des Chemins de fer*, organo della Federazione degli agenti. Ecco i fatti:

Il signor Sourbeck, segretario generale della Federazione, si è largamente consacrato alla difesa degli interessi dei ferrovieri al momento del famoso sciopero delle ferrovie del Nord Est. Ebbe la fortuna di riuscire nei suoi negoziati e di ottenere un aumento dei salari del 25 0|0. Le conseguenze di questo brillante successo furono due: i ferrovieri e le autorità federali furono pieni di entusiasmo e di ammirazione per Sourbeck; d'altra parte egli credettesi diventato un grand'uomo.

Posò la sua candidatura, come socialista, al Consiglio Nazionale, e fu eletto. Soltanto qualche mese più tardi voltava casacca e lasciava tranquillamente i socialisti per diventare borghesemente radicale.

Immaginarsi in quali termini violenti fu qualificata questa conversione inattesa. Sourbeck era divenuto un traditore, un venduto che doveva uscire dalla Federazione per la porta dei condannati.

D'altra parte, i buoni amici che lo avevano colmato di elogi parecchi mesi prima, si accorsero che l'idolo aveva i piedi di creta, che Sourbeck sapeva difendere i suoi interessi meglio di quelli dei ferrovieri, che aveva intascato somme confidatele soltanto in deposito. Una Commissione d'inchiesta fu nominata ed essa dichiarò che il mantenimento di Sourbeck sarebbe stato di pregiudizio per la Federazione.

Il *Journal Suisse des Chemins de fer* pubblicò quindi, in un supplemento speciale, il rapporto della maggioranza della Commissione di inchiesta e il contro-rapporto della minoranza.

Si trovano in questi due documenti delle dichiarazioni assai edificanti, sopratutto sui pericoli della *intromissione della politica nei sindacati dei ferrovieri*.

Non ci interessa punto, in fin dei conti, di sapere se il signor Sourbeck abbia o no tradito gli interessi dei ferrovieri. Ciò che noi sappiamo, è che una parte dei nostri agenti introduce la politica nei loro sindacati e con essa dei politicanti; che, quindi, essi corrono lo stesso pericolo di incontrare le stesse disillusioni e di giungere alla medesima conclusione formulata onestamente dai ferrovieri svizzeri nel rapporto della maggioranza:

« La Commissione d'inchiesta ha constatato che, nell'uragano delle animosità provocate, la politica ha avuto una parte importante e che certi elementi (i socialisti) fecero dell'opposizione e della critica sistematica in questi ultimi tempi; *che la politica deve essere per sempre bandita dalla nostra Federazione* ».

E' per questo che abbiamo creduto interessante narrare la storia delle disgrazie del signor Sourbeck...

FERROVIE DELL' IRLANDA

Il signor Giuseppe Tatlow, direttore del « Midland Great Western Railway » d'Irlanda, ha fatto il 4 dicembre scorso una interessante comunicazione sulle ferrovie irlandesi all'Istituzione degli ingegneri civili d'Irlanda.

Il pubblico conosce assai limitatamente i progressi regolari ed importanti che si sono verificati da dieci anni sulle ferrovie irlandesi, ad onta di una diminuzione del 4.29 0|0 della popolazione, mentre durante lo stesso periodo, quella dell'Inghilterra aumenta del 9.13 0|0 e quella della Scozia del 4 69. Questa diminuzione dipende dal fatto che l'Irlanda è povera e i suoi abitanti emigrano.

Nel 1890, il capitale impiegato nelle ferrovie irlandesi raggiungeva, in cifra tonda, 37,298,000 lire sterline (932,450,000 franchi).

Nel 1900 esso era di 39,369,00 lire st. (984,225,000 fr.) cioè un aumento del 5 1|2 0|0. Durante lo stesso periodo, l'aumento in Inghilterra ed in Scozia è stato del 18 e 22 0|0. Ma bisogna notare per ciò che concerne l'Irlanda, le cifre suddette non rappresentano la spesa totale, essendo stati largiti dei sussidi (37,500,000 franchi) dal Governo per dotare le regioni povere di ferrovie; se aggiungasi questa cifra alle altre citate, l'aumento del capitale impiegato nelle linee irlandesi, ammonta a circa il 10 0|0. In quanto alla progressione considerevole segnalata per la Scozia, essa risulta, dal sistema costoso delle linee sotterranee di Glasgow. I sussidi del Governo riferisconsi principalmente alle linee dei distretti di Connemara, Achill, Kerry e Donegal, ove la popolazione è disseminata ed il traffico limitatissimo. Queste linee, conosciute sotto il nome di *Balfour lines*, sono esercitate dalle Compagnie esistenti; esse hanno largamente contribuito a sviluppare il movimento dei *touristes* sulle coste pittorescèe dell'Irlanda ed il traffico del pesce che, dal 1890 al 1900 si accrebbe del cento per cento.

È vero che queste linee sono state in grande parte costruite dal Governo, ma le Compagnie intervennero largamente nella spesa. È così che per ciò che concerne la Compagnia di cui il signor Tatlow è direttore, l'intervento del Governo aumentò a 440,000 lire sterline (11 milioni di franchi); ma la Compagnia impegnò non meno di 352,000 lire sterline (8,800,000 franchi) del suo capitale in queste linee, comprendendovi il materiale rotabile necessario. Le linee Balfour furono progettate come ferrovie leggere, ed è su questa base che il Governo vi ha partecipato; ma le Compagnie le costruirono più robuste, come estensione della loro propria Rete in modo da permettere la circolazione di un materiale pesante. Queste linee favorirono grandemente le contrade attraversate, ma non furono del pari favoriti gli azionisti.

A proposito del capitale di primo impianto, il Tatlow rileva ancora il fatto significante di un aumento regolare del materiale rotabile, malgrado una diminuzione continua della popolazione. Durante la decade considerata, il materiale delle Compagnie si è accresciuto di 118 locomotive, di 541 vetture e di 3862 carri, ciò che rappresenta una spesa di 1 milione di lire sterline fatta per migliorare il traffico nella regione.

In verità, questa spesa risulta in parte dall'apertura delle linee di Balfour, ma in parte soltanto, ed essa è dovuta par una forte parte al miglioramento delle condizioni del traffico.

Lo specchio seguente mostra l'aumento del materiale per l'Inghilterra, la Scozia e l'Irlanda durante il decennio considerato:

	Inghilterra	Scozia	Irlanda
Locomotive . . .	31 p. c.	29 p. c.	17 p. c.
Vetture	30 »	34 »	22 »
Carri . , . . .	30 »	36 »	26 »

L'attività di una ferrovia può essere misurata dal numero dei treni-miglia. Nel 1890, il numero dei treni-miglia fu di 13,600,000 (21,887,000 treni-chilometro) e nel 1900 di 17,300,000 (27,841,000 treni-chilometri), ciò che rappresenta un aumento del 27 per cento. Una parte di questo aumento proviene dalle linee di Balfour, ma il servizio dei treni è così poco intenso in questo paese poco popolato, che è evidente che le ferrovie irlandesi hanno considerevolmente accresciuto il servizio sulla loro antica Rete.

Il numero totale dei viaggiatori trasporteti fu, nel 1890, di 21,400,000, e nel 1900, di 27,600,000 con un aumento del 29 0|0. Il prodotto aumentò del 19 0|0, quantunque il prodotto medio per viaggiatore sia sceso da franchi 1,55 a franchi 1,425 nel 1900.

La spesa in Irlanda aumenta dal 56 al 60 per cento del prodotto lordo. Il prodotto netto in Irlanda permise di dare al capitale un interesse del 3.89 per cento. In Inghilterra ed in Scozia, il capitale è retribuito rispettivamente al 4.12 e 4.02 ger cento.

BIBLIOGRAFIA

Per uno splendido atlante geografico. — L'editore Ulrico Hoepli in Milano, ci manda il secondo fascicolo del grande *Atlante geografico universale* dello Stieler, di cui si è intrapresa ora una nuova edizione che è di chiarezza ed esattezza rara. Di questi tempi in cui un atlante è diventato ormai un libro di consultazione quotidiana, l'acquisto dello Stieler è una buona occasione per gli studiosi, poichè l'opera esce a fascicoli ed è veramente superba.

I nostri lettori, scrivendo all'editore Ulrico Hoepli in Milano, possono ricevere il primo fascicolo in esame con le condizioni di associazione e tutti i dettagli ad essa inerenti.

Questo *Atlante* poi, che anni or sono costava quasi un centinaio di lire, ora, mercè il progresso delle arti grafiche, non solo è più bello e più nitido delle edizioni precedenti, ma costa quasi la metà.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

L'ordinamento ferroviario — L'esercizio di Stato.

La Sotto-Commissione, incaricata degli studi preliminari per l'ordinamento dell'esercizio delle ferrovie ad opera dello Stato, ha compiuto l'esame della Relazione con cui la propria Giunta propose i criteri fondamentali dell'ordinamento medesimo. Tra questi, il più essenziale è l'autonomia che assegnerebbesi a quella Amministrazione, condizione necessaria per la continuità dell'indirizzo, per lo svolgimento delle iniziative tecniche e commerciali, per la prontezza che la natura dell'azienda indispensabilmente richiede nell'attuazione dei provvedimenti. Pertanto l'ordinamento dell'azienda nei rapporti con quello dello Stato si definirà con un'apposita legge, o con questa si stabilirà l'organizzazione finanziaria di essa.

Altre importanti risoluzioni vennero adottate dalla Sotto-Commissione in ordine ai controlli dell'azienda. La Giunta medesima assunse l'incarico di formulare i concetti fondamentali del disegno di legge per l'ordinamento dell'esercizio di Stato in analogia ai concetti sovraccennati, e le conseguenti proposte della Sotto-Commissione si discuteranno in breve dalla Commissione plenaria.

><

Le ferrovie complementari.

Presieduta dall'onorevole Giusso, si è radunata avanti ieri la Commissione per le ferrovie complementari, composta di funzionari dell'Ispettorato Governativo, dei Ministeri del Tesoro, della Guerra e dell'Agricoltura. Su proposta del comm. Melani, la Commissione ha espresso

il suo soddisfacimento di avere ancora a Presidente il conte Giusso; quindi si è approvato il verbale della discussione, colla quale era stata approvata la direttissima Roma-Napoli.

Intrapresasi la discussione sulle linee calabresi Pietrafitta-Nocera e Lagonegro-Castrocucco, la Commissione ha approvato che queste due linee giungano, con variazioni anche di tracciato, da Lagonegro a Castrovillari e da Pietrafitta a Rogliano.

Ieri si radunò la Sotto-Commissione, presieduta dal comm. Melani, per lo studio della linea Cuneo-Ventimiglia, e la Commissione plenaria per altre linee, prime delle quali la Bassano-Primolano, la Garano-Borgo San Donnino e la Borgo San Donnino-Cremona.

><

L'esercizio economico delle ferrovie.

Il Sotto-Segretario di Stato ai Lavori Pubblici, onorevole Niccolini, in risposta ad una interrogazione intorno all'esecuzione data alla Legge sull'esercizio economico delle ferrovie, ha detto che il Ministero si è occupato e si occupa con cura dell'applicazione di cotesta legge.

Ha parlato delle linee sulle quali fu già adottato l'esercizio economico. Altre se ne aggiungeranno di mano in mano che le pratiche in corso saranno esaurite. Ha assicurato infine che appena gli perverrà la domanda per l'esercizio economico della Valsavoia-Caltagirone, ne solleciterà la soluzione.

><

Ferrovie Calabresi.

Avantieri, sotto la Presidenza dell'onorevole Giusso, la Commissione per le ferrovie complementari ha trattato delle ferrovie calabresi, proponendo la costruzione del tronco Lagonegro-Pezzano e il prolungamento della Cosenza-Pietrafitta fino a Rogliano, in sostituzione della linea Cosenza-Paola alla Rogliano-Nocera, lasciando facoltà al Governo di provvedere alla costruzione della Cosenza-Paola a scartamento ordinario o a scartamento ridotto, e col mezzo di concessione se ciò giovasse ad affrettare i lavori.

><

I rappresentanti della Sicilia nel Collegio arbitrale.

Ci risulta che la Società per le Strade Ferrate della Sicilia ha confermato suoi arbitri nei Collegi arbitrali, di cui all'articolo 17 della legge 27 aprile 1885, N. 3048, per il triennio dal 18 marzo 1902 al 18 marzo 1905, i signori Bonacci comm. avv. Teodorico quale arbitro effettivo, e Scialoia cav. prof. Vittorio, quale arbitro supplente. Essa ha poi designato come altro arbitro effettivo il signor comm. Lanino ing. Giuseppe in sostituzione del signor ing. Lorenzo Garrone.

><

Ferrovia del Gottardo.

Nell'adunanza di sabato scorso il Consiglio d'Amministrazione della Compagnia del Gottardo nominò a direttore della Compagnia stessa l'ingegnere-capo delle ferrovie del Gottardo, Schrafl, in sostituzione del defunto direttore della Compagnia, Woest.

><

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde.

Si è tenuta il giorno 20 corrente, in Roma, l'annunciata Assemblea ordinaria degli Azionisti.

Quasi tutta la seduta è stata occupata dalla commemorazione fatta al compianto comm. E. Segrè, alla cui intelligenza e attività si deve lo stato di floridezza al quale è pervenuta la Compagnia, floridezza di cui anche le risultanze del Bilancio di quest'anno sono una luminosa riprova.

Pronunziarono commoventi parole varii Azionisti, alle quali si associò il Delegato del Governo, cav. D'Urso, rammentando i meriti amministrativi del defunto, altamente apprezzati anche dallo Stato.

Le risultanze finanziarie dell'anno 1901 furono favorevoli, nonostante le spese maggiori che dovette sostenere l'Esercizio, sia per il maggior prezzo del combustibile e dei metalli, sia per i danni causati dalle intemperie.

Anche per il miglioramento del materiale mobile e dei fabbricati si fecero delle utili spese per mantenere sempre in buon assetto tutta la proprietà sociale.

Il Bilancio porta un utile di L. 1,617,613.50, di cui lire 1,597,500 vengono ripartite agli Azionisti e lire 20,113.50 al fondo di riserva straordinaria.

L'Assemblea ha rieletto tutti i funzionari uscenti, nominando inoltre Consigliere l'ing. Beniamino Besso, che per lunghissimo tempo appartenne all'Amministrazione della Compagnia.

*

Il Consiglio d'Amministrazione della Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde ha nominato Direttore Generale l'ingegnere Luigi Contivecchi, già Direttore dell'Esercizio a Cagliari, in seguito al rifiuto del cav. Carlo Segrè di assumere l'ufficio di Consigliere Delegato lasciato vacante colla morte del padre comm. E. Segrè.

><

Per la stazione di Reggio Emilia.

Il Sotto-Segretario di Stato ai Lavori Pubblici, in risposta ad un'interrogazione in ordine ai lavori di miglioramento e di sistemazione della stazione di Reggio Emilia, ha detto che fu dalla Camera di Commercio presentato un progetto di massima, che ora si sta completando il progetto definitivo, e, appena compiuto, si procederà all'esecuzione dei lavori.

><

Pel traforo dello Spluga.

L'ing. Guido Paravicini, a proposito della riunione, che deve tenersi a Milano il giorno 24, per riprendere in esame il progetto di traforo dello Spluga, comunica questi interessanti dati sull'opera del Comitato già costituitosi nel 1887:

« Il Comitato si occupò con amore di quell'importante valico.

« Esso fece compilare il primo progetto della Lecco-Colico, e nel 1887-1888, coll'egregia somma di L. 120,000, raccolte non senza fatica, ad iniziativa del Comitato stesso per metà dalle nostre provincie interessate, per l'altra metà dal Comitato svizzero, fu fatto studiar dalla Società delle Ferrovie Meridionali un diligentissimo progetto che potrebbe essere eseguito ormai senz'altro.

« Giunto a questo punto, il Comitato si domandò quale condotta avrebbe dovuto tenere, e venne alla conclusione che sarebbe stato intempestivo sollevare la grave questione, riconoscendo come ogni mossa fuori tempo sia sempre dannosa alle grandi imprese.

« Infatti eravamo nel periodo della crisi finanziaria. La Baviera, ufficialmente interrogata se si sarebbe interessata allo Spluga a mezzo del nostro rappresentante a Monaco, rispondeva che non si era occupata della questione e, pel momento, non voleva occuparsene.

« Nel Canton Grigione si agitava già la questione delle linee interne e si volevano riservare gli aiuti della Confederazione a queste, che infatti le ottennero. In genere poi la Svizzera si mostrava quasi ostile alla cosa. Anche le Meridionali dichiararono che lo Stato era ben lungi de

dar loro i capitali reclamati dai bisogni delle linee in esercizio, per cui non potevano interessarsi in linee nuove.

« Ultimamente si esaminò pure la probabilità di eseguire la grande opera, ma dopo le difficoltà incontrate per ottenere i mezzi pel Sempione e la risollevata questione delle linee complementari del Meridionale, si vide non esservi probabilità alcuna che il Governo nostro accordi i grossi capitali necessari per lo Spluga. Si farebbe opera vana tentandolo. La Germania versa in crisi finanziaria gravissima, tanto per lo Stato che pei privati.

« La Svizzera è naturalmente avversa allo Spluga, come è gelosa del Sempione, rivali entrambi della sua grande arteria del Gottardo, prossima a divenir federale.

« Il vecchio Comitato non può essere poi tacciato di poco interessamento, poichè, oltre agli accennati procedimenti, ha, quest'estate, redatto una Memoria al Comitato svizzero per combattere l'ora sorto progetto del Lucomagno e Greida ».

><

Per la validità dei biglietti d'andata-ritorno.

Siamo informati che la Presidenza dell'Unione delle Camere di Commercio si è occupata di una delle questioni che interessa le varie Camere di Commercio, quella cioè della validità dei biglietti di andata e ritorno. La Unione vorrebbe che la detta validità, la quale su gran parte delle ferrovie estere è da parecchi giorni pel qualsiasi percorso, e che sulle ferrovie germaniche è stata di recente prolungata fino a 45 giorni, venga sulle nostre ferrovie portata ad otto giorni, od almeno a cinque. La Unione ritiene non fondati i timori di eventuali perdite nei prodotti, qualora si attuasse l'invocata riforma, e trova argomento a sostegno della sua tesi lo splendido risultato ottenuto dalla radicale misura, attuata col servizio economico, della forte riduzione della tassa sui trasporti e delle tariffe per i viaggiatori e per le merci. Essa pertanto ritiene che la riforma stessa, adottata con serietà e larghezza di intendimenti, varrà a dare nuovo impulso ai viaggi e ad accrescerne il movimento.

><

Commissione consultiva sugli esplodenti.

Siamo informati che i signori comm. ing. Marco Saccardo e cav. ing. Giuseppe Monacelli, sono stati designati rappresentanti del Ministero dei Lavori Pubblici, il primo in qualità di delegato tecnico ed il secondo in qualità di delegato supplente, nella Commissione consultiva sugli esplodenti istituita col Reale Decreto del 21 ottobre 1901.

><

Consiglio Superiore delle Strade ferrate.

Il signor comm. ing. Giuseppe Lanino ha presentate le proprie dimissioni, che furono accettate, da membro del Consiglio delle Strade Ferrate. In seguito a tali dimissioni, il vice-Presidente di quel Consiglio onor. senatore generale Sani, ha designato il comm. ing. Francesco Benedetti, rappresentante in Roma della Società per le Strade Ferrate Meridionali, a sostituire il prefato comm. Lanino nella Commissione, alla quale fu deferito lo studio del quesito n. LIX, col quale si domanda se a meglio promuovere lo sviluppo del commercio delle uve fresche e delle uve pigiate, convenga limitare i termini di resa stabiliti nella condizione N. 3 della tariffa speciale comune a piccola velocità accelerata, e se sia da modificare l'attuale forma dei termini di resa per le merci a piccola velocità accelerata.

A proposito del Consiglio delle Tariffe, ci si assicura che è intendimento del suo Vice Presidente di convocarlo fra breve onde promuovere le sue decisioni su taluni importanti quesiti pei quali è imminente la presentazione, da parte delle Commissioni incaricate dei relativi studi, delle relazioni nelle quali sono concretate le proposte delle Commissioni medesime.

><

Ferrovia Sant'Ellero-Saltino

(Proposta modificazione tariffa).

La Direzione della Ferrovia Sant'Ellero-Saltino (Vallombrosa), ritenuto che contrariamente a quanto si pratica su quasi tutte le ferrovie estere a dentiera, è stabilita una tariffa unica tanto per la salita quanto per la discesa, ha presentata al Ministero dei Lavori Pubblici una proposta per aumentare le attuali tariffe del 25 p. 0[0, per la salita e per diminuirle di altrettanto per la discesa.

Per tal modo verrebbe portato a L. 5 il prezzo del biglietto per la salita, ed a L. 3 il prezzo di quello della discesa, rimanendo fermo in L. 6 il prezzo del biglietto di andata e ritorno. La predetta Direzione ha inoltre proposto una riduzione del 20 per cento delle tariffe attuali delle merci in discesa, lasciando inalterate quelle attuali per la salita. Il provvedimento, senza portare aggravio ai viaggiatori, sarebbe proficuo per l'Amministrazione sociale, essendo inteso a richiamare sulla ferrovia i viaggiatori e le merci che ora, in quantità relativamente importante, sfuggono alla ferrovia stessa.

><

Servizio economico sulla Sparanise-Gaeta.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici regolare proposta per la applicazione dell'esercizio economico sulla linea da Sparanise a Gaeta. La proposta comprende anche i progetti delle tariffe e condizioni di trasporto per l'attuazione del servizio economico, nonchè pei treni economici viaggiatori sulla tratta Napoli-Sparanise e per alcune modificazioni alle tariffe locali N. 201, serie A, 202 e 210 B e 502 piccola velocità accelerata, conseguenti dalla attuazione del detto servizio economico.

Agli effetti delle tariffe la intera linea Sparanise-Gaeta è suddivisa in 12 zone, comprendenti ciascuna un percorso massimo di cinque chilometri. Non vi saranno che due classi, la prima e la terza. I prezzi fatti della tariffa proposta, da stazione a stazione, comprese le tasse di bollo, l'imposta erariale e la sovrimposta sono i seguenti:

Viaggiatori: a tariffa ordinaria 1ª classe L. 0.20, 3ª classe L. 0.10; a tariffa militare 1ª classe L. 0.10, 3ª classe L. 0.05.

Bagagli: per il trasporto di ogni collo di bagaglio si paga in vettura l'importo di una contromarca di 3ª classe a tariffa ordinaria o militare per il percorso da partenza a destinazione, col prezzo minimo di centesimi 30 per spedizione.

Biciclette e cani: importo di una contromarca di 3ª classe a tariffa ordinaria per il percorso da partenza a destinazione, con tassa minima di cent. 30.

Valori: per ogni 500 lire indivisibili, L. 0.05, con la tassa minima di 0.50.

Veicoli: a due ruote L. 1.05 per ogni zona; a quattro ruote L. 1.20 per zona.

Feretri: L. 1.40 per feretro e per zona.

Bestiame: grosso L. 0.20 per capo e per zona, piccolo L. 0.05 per capo e per zona; a carro completo: da 8 e 10 tonnellate, L. 1.10 per carro e per zona; da 12 tonn. L. 1.40 per carro e per zona.

Messaggerie: spedizioni di un solo collo, fino a 10 kg., L. 0.20; da oltre 10 e fino a 20 kg. L. 0.30; da oltre 20 e fino a 40 kg. L. 0.50.

Merci in genere: senza vincolo di peso, per quintale divisibile di 10 in 10 kg. L. 0.04 per zona; a carro completo: da 8 tonn. L. 1.80, da 10 tonn. L. 2.10, da 12 tonn. L. 2.40 per carro e per zona.

Merci speciali: senza vincolo di peso, per quintale divisibile di 10 in 10 kg. L. 0.03 per zona; a carro completo: da 8 tonn. L. 1.40; da 10 tonn. L. 1.60; da 12 tonn. L. 1.80 per carro e per zona.

In media si hanno le seguenti riduzioni in confronto alla tariffa ordinaria in vigore sulle linee delle grandi reti: viaggiatori circa il 60 p. 0[0; bagagli, ecc. il 50 p. 0[0; valori il 50 p. 0[0; veicoli, feretri, bestiame a capo ed a carro completo, messaggerie, merci in genere e speciali, circa il 40 p. 0[0.

Per quanto riguarda i treni economici viaggiatori sulla linea da Napoli a Sparanise, la linea stessa, agli effetti della tariffa, che è perfettamente conforme a quella suindicata della linea Sparanise-Gaeta, è suddivisa in 12 zone misurante ciascuna un percorso massimo di 5 chilometri.

><

Fornitura materiale rotabile per la Rete Adriatica.

Dalla Società esercente la Rete Adriatica saranno indette nel prossimo aprile le gare d'appalto per la fornitura di 240 carrozze a 3 sale.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Gare aperte*).

La Società esercente la Rete Adriatica ha diramato gli inviti per le gare internazionali fra Ditte per la fornitura di:

N. 8 locomotive con tenders del gruppo 350. La presentazione delle offerte scade il 27 corrente e l'apertura di esse avrà luogo alle ore 14.30 del successivo giorno 28;

N. 10 locomotive con tenders del gruppo 280. La presentazione delle schede d'offerta scade il 10 aprile p. v. e l'apertura delle medesime avrà luogo alle ore 14.30 del successivo giorno 11.

Ha anche diramato gli inviti per le gare nazionali per l'appalto delle seguenti forniture:

N. 14 locomotive con tenders del gruppo 350. La presentazione delle schede d'offerta scade il 31 corrente e l'apertura delle medesime avrà luogo il successivo 1° aprile p. v.;

N. 20 locomotive con tenders del gruppo 280. La presentazione delle schede d'offerta scade il 14 aprile p. v., e l'apertura di esse avrà luogo il successivo giorno 15.

(*Gare aggiudicate*).

Presso la Direzione Generale della Rete Adriatica ha avuto luogo la gara per l'appalto della costruzione della massicciata pel secondo binario fra Prato e Pistoia. Delle 12 Ditte ammesse alla gara, solo 8 hanno presentato offerta, e l'appalto è rimasto aggiudicato alla Ditta Emilio Tempestini col ribasso del 18.75 0[0.

— Presso la stessa Direzione ha avuto luogo la gara a licitazione privata per l'appalto dei lavori murari occorrenti pel secondo binario fra Prato e Pistoia (chilometro 18.600-32.280), in due lotti. Al primo hanno concorso 35 delle 55 Ditte ammesse alla gara, e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta ingegnere Raffaele Parri di Pistoia col ribasso del 28 0[0. Al secondo hanno concorso 34 delle 55 Ditte ammesse alla gara, e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Dante Pacini col ribasso del 26.71 0[0.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

RETE MEDITERRANEA:

Consolidamento della scarpata sinistra e della trincea Fiorelli al km. 7.121-7.166 della linea Roma-Pisa, per L. 13,600.

Applicazione del freno Westinghouse a locomotive e veicoli, per l'importo di L. 447,393.60.

Costruzione di locali per ricovero di indigenti e per l'Ufficio di P. S. nella stazione di Bardonecchia, per L. 5320.

Costruzione di armatura all'imbocco Bastia della galleria Peyron, fra le stazioni di Bastia e di Niella sulla linea Savona-Bra, e sbancamento di materie in frana sopra l'imbocco della galleria stessa, per L. 14,700.

Impianto di un tratto di binario Decauville pel trasporto del carbone dalla stazione di Ferrania all'edificio delle macchine del ventilatore Saccardo all'imbocco Torino della galleria Sella, sulla linea Savona-Bra, per L. 1658.

Ripristino della scogliera di difesa dal mare fra le stazioni di Varazze e di Albissola, per L. 31,540.

RETE ADRIATICA:

Ampliamento dello scalo merci e del fabbricato viaggiatori nella stazione di Lissone Muggiò, per L. 21,930 di cui L. 14,400 pei lavori da appaltarsi.

Sistemazione del servizio per l'estinzione degli incendi nelle stazioni di Mestre, Vicenza e Legnago, per L. 8400.

Consolidamento della scarpa a monte della trincea compresa fra i km. 80.840 e 81.256 della linea Porto Civitanova-Albacina, per L. 5200.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

RETE MEDITERRANEA:

Sottomurazione di tre tratte del muro di cinta a mare fra i km. 7.130 e 7.200 della linea Napoli-Eboli, lire 1500.

Impianto del servizio merci a piccola velocità nella stazione di Scarlino, sulla linea Roma-Pisa, L. 4340.

Sistemazione della sagoma normale del piano caricatore entro il magazzino merci della stazione di Racconigi, L. 250.

Riparazione dei danni causati all'estremo ovest della stazione di Sestri Levante dalle mareggiate del 7 ottobre 1901, L. 16,000.

Sistemazione di sette ponticelli, dei quali uno a due luci, a fasci di rotaie fra le stazioni di Poggibonsi e di Empoli, L. 8000.

Costruzione di due pozzi in tubi di ferro con relativa pompa presso i caselli 23 e 28 della linea Torino-Susa, L. 340.

Consolidamento del viadotto Fontana Quercia fra i km. 160.090 e 160.044 della linea Roma-Napoli, lire 39,000.

Difesa della ferrovia contro le corrosioni del fiume Elsa fra i km. 304.720 e 304.820 della linea Empoli-Chiusi, L. 7500.

Sistemazione della trincea presso il casello 5, situato fra le stazioni di Savona e di Santuario, fra i km. 5.152 e 5.179 della linea Savona-Acqui-Bra, L. 2500.

Impegno suppletivo per i maggiori lavori occorsi ed occorrenti per l'esecuzione del secondo gruppo dei lavori di sistemazione della stazione centrale di Napoli, lire 79,000.

Rete Adriatica:

Costruzione di un forno da pane alla casa cantoniera al km. 27.777 della linea Zollino-Gallipoli, L. 340.

Costruzione di 20 forni da pane presso altrettante case cantoniere del tronco Bari-Otranto, L. 6400.

Prolungamento del carro della sega per travi nelle officine di Firenze, L. 2640.

Impianto di quattro fermacarri in legno ai binari tronchi del cantiere a sud della stazione di Foggia, L. 620.

Applicazione del freno Westinghouse, ad aria compressa, automatico, ad azione rapida, in sostituzione di quello Smith-Hardy, a trenta locomotive, 88 carrozze e 10 bagagliai, e del segnale di allarme alle dette 88 carrozze, L. 244,000.

Consolidamento delle opere di difesa della ferrovia lungo la sponda sinistra del torrente Aurich ai chilometri 53.360 e 53.760 della linea Belluno-Feltre-Treviso, L. 20,000.

Acquisto ed impianto nelle officine di Foggia di una pressa idraulica per la ingranatura di cilindri, un apparecchio a smeriglio per rettificare i fusi di sale montate, una sega circolare a freddo per metalli, una sega a nastro per legnami grossi ed una levigatrice di telarini per carrozze con aspiratore, L. 19,800.

Ampliamento del servizio merci nella stazione di Cisano Bergamasco, sulla linea Bergamo-Lecco, L. 24,600.

Rete Sicula:

Somministrazione in aumento inventario del materiale minuto d'esercizio occorrente per arredare la nuova fermata di Scala e le sale della stazione di Agnone, L. 1730.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, a Sezioni unite, ha emesso il seguente parere in seguito a ricorso del Comune di Duronia: « È nullo, perchè emanato da Autorità incompetente, il decreto del Prefetto con cui siano dichiarate di pubblica utilità le opere relative alla condotta d'acqua per uso potabile nell'abitato di un Comune. Tale dichiarazione non può essere fatta che con Decreto Reale, su proposta del Ministero dei Lavori Pubblici, ai termini dell'art. 12 della legge sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità.

— In materia di giustizia amministrativa, la quarta Sezione del Consiglio di Stato prese le seguenti decisioni:

a) Deve considerarsi come non interposto un ricorso alla quarta Sezione non firmato dagli interessati, e firmato in loro vece da un avvocato che non abbia facoltà e veste di loro procuratore. Il mancato deposito del provvedimento impugnato importa la decadenza del ricorso;

b) Per il disposto dell'art. 29 della legge 2 giugno 1889 è irrecivibile il ricorso alla quarta Sezione del Consiglio di Stato, firmato da un avvocato che non figura inscritto nell'albo dei patrocinatori innanzi la Corte di Cassazione;

c) Secondo la costante giurisprudenza della quarta Sezione, l'esecuzione dell'atto amministrativo impugnato allora soltanto, ed in via d'eccezione, è da sospendersi quando sia dimostrato che dall'esecuzione deriverebbe al ricorrente un danno irreparabile o difficilmente riparabile, quando il ricorso venisse in definitiva accolto.

><

Sentenza di Cassazione in materia di acque pubbliche.

La Cassazione di Roma, a Sezioni unite, ha emanata la seguente sentenza in materia di acque pubbliche: « Dibattutasi fra privati una lite sulla spettanza di un corso d'acqua, ed ottenutasi da uno dei litiganti la sentenza che condanna l'altro a demolire una diga da esso costruita su tale corso d'acqua, l'Autorità amministrativa, rimasta estranea alla lite, può, ciò non ostante, vietare la demolizione della diga, qualora la ritenga necessaria al buon regime dell'acqua. Contro il decreto prefettizio che vieta la demolizione della diga, non è dato il ricorso davanti all'Autorità giudiziaria, neppure per quella parte di motivazione del decreto che afferma il carattere pubblico dell'acqua in contestazione ».

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Con recente decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, è stata approvata una proposta dell'Amministrazione delle Strade Ferrate della Sicilia, per la quale vengono portate delle modificazioni all'art. 4 del capo XVII alle tariffe, parte 1ª, riguardante la tassa di trasbordo attraverso lo Stretto di Messina dei furgoni da merci e da sgombero e dei carri congiunti con furgoni e con merci.

— Con altro recente decreto dei prefati signori Ministri, su conforme parere dei Ministri delle Finanze e del Tesoro, venne disposto che col giorno 10 maggio p. v. abbia a cessare l'esperimento della tariffa locale n. 420, piccola velocità, per determinati trasporti di tessuti e di filati in partenza da determinate stazioni della linea Milano-Gallarate-Laveno ed in destinazione di Roma Termini, Roma Trastevere e Roma Tuscolana, approvata con decreto del 20 aprile 1901.

Col decreto stesso si dispone che pei traporti medesimi vengano ripristinate le tariffe precedentemente in vigore.

Il provvedimento fu emanato pel motivo che la tariffa suaccennata, proposta per un determinato obbiettivo, offre in pratica la possibilità di renderne applicabili i benefizi a merci di altre provenienze.

— Il Ministro dei Lavori Pubblici, d'accordo cogli altri Ministri interessati, ha approvato le seguenti proposte delle Amministrazioni ferroviarie, relative a concessioni speciali di tariffa:

1) Proposta dell'Adriatica di rinnovazione per un triennio, colla consueta clausola risolutiva, la concessione accordata alla Ditta Fratelli Maggi per trasporto di calce, cemento, pietrisco, ecc., ecc.;

2) Proposta della Mediterranea per concessione alla Ditta Sammono Vincenzo di eseguire i suoi trasporti di olio d'oliva in fusti a vagone completo da Corigliano Calabro a stazioni della Liguria fra Genova e Ventimiglia, queste comprese, al prezzo speciale di L. 50 a tonnellata, comprendente il ritorno gratuito dei fusti vuoti. L'impegno minimo di trasporto è fissato in tonn. 50 da raggiungersi in un anno;

3) Proposta della Sicula per concessione alla Ditta Luigi Fumia-Perino di eseguire i suoi trasporti di nocciuole alle stesse condizioni già ammesse per altre Ditte. La concessione è valevole per un anno;

4) Proposta dell'Adriatica, per la quale alla Ditta T. Lori e Ceragioli, che ha preso impegno di spedire a piccola velocità, a carro completo, nel periodo dal 1° dicembre 1901 al 31 dicembre 1904, da Bagni di S. Giuliano a Pisa, non meno di 5000 tonn. tra calce, pietrame, pietrisco e legname, si accorda l'abbuono del diritto fisso di L. 0.505 a tonnellata, da corrispondersi in via di rimborso a trasporti compiuti;

5) Proposta della Mediterranea per concessione alla Ditta A. Bramanti di eseguire i suoi trasporti di sali e

tabacchi da Novara a Pallanza, via Gravellona Toce, al prezzo speciale di L. 2.96 alla tonnellata per i trasporti di sale, e di L.3.95 alla tonnellata per quelli di tabacco, compreso il diritto fisso, carico e scarico a cura e spese delle parti, e coll'impegno di un quantitativo minimo annuo rispettivamente di 450 e 30 tonn. La concessione è valida per un anno, decorrente dal 1° marzo,

6) Proposta dell'Adriatica per concessione alla Ditta Giuseppe Mainetti di eseguire i suoi trasporti di pietra da gesso in partenza dalle stazioni di Casalecchio, Mirandola, Ozzano, Quaderna e Bologna in destinazione di Pordenone, alle stesse condizioni accordate alla Ditta Santini, col vincolo di un traffico minimo annuale di tonnellate 1500;

7) Proposta della Sicula per la rinnovazione fino al 31 agosto 1902 della concessione accordata alla Ditta Santonocito per i suoi trasporti di nocciuole.

— Con recente decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio venne approvata una proposta della Società delle Ferrovie della Sicilia per modificazioni alla intestazione della tariffa locale comune N. 303, piccola velocità (Rete Sicula).

Lo scopo del provvedimento è quello di contribuire ad attenuare la crisi del commercio agrumario che travaglia l'Isola, accordando una speciale riduzione ai fusti vuoti usati che servono per il trasporto dell'agro concentrato o crudo, comprendendoli all'uopo nella tariffa locale predetta.

— Con recente Decreto ministeriale sono state approvate le proposte presentate dalla Società delle Ferrovie Sicule, per modificazioni ed aggiunte all'art. 107 delle tariffe, alla nomenclatura e classificazione delle merci a piccola velocità, ed alle tariffe speciali n. 107, 114, 123, piccola velocità, della Rete Sicula.

Lo scopo del provvedimento è quello di eliminare, anche nel servizio interno di quella rete, alcune contraddizioni ed inesattezze di tariffa che si lamentavano anche nel servizio comune, ed alle quali già è stato provveduto nel luglio u. s., su proposta della Mediterranea.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Cuneo-Nizza. — Beauquier, presidente della Lega franco-italiana, ha spedito il seguente telegramma al sindaco di Torino:

« La Camera dei Deputati, inspirandosi ai sentimenti di fratellanza ed agli interessi comuni tra la Francia e l'Italia, ha approvato testè ad unanimità la convenzione per la costruzione della ferrovia da Nizza alla frontiera italiana.

« Noi vi vediamo un pegno dell'accordo ulteriore colla ferrovia Torino-Cuneo-Vievola, e la promessa di un nuovo legame tra i due paesi. Cordiali e fraterni saluti ».

Ferrovia direttissima Bologna-Firenze-Roma. — Il 17 corrente a Firenze, in una sala di Palazzo Vecchio, ebbe luogo un'adunanza di questo Comitato, presieduto dal cav. ing. Edoardo Vitta, consigliere del Comune di Firenze.

Intervennero vari rappresentanti di Associazioni fiorentine, di Comuni interessati nella costruzione della nuova, importantissima linea, ed alcuni componenti il Comitato medesimo, ricostituitosi nella precedente adunanza del 7 dicembre del decorso anno.

Dopo le comunicazioni fatte dal presidente cav. ing. Vita, ebbe la parola il comm. Giuseppe Bacchelli, presidente di un Comitato di Bologna, il quale trattò degli intendimenti comuni pei due Comitati, bolognese e fiorentino, e rilevò quanto fosse urgente venire all'attuazione dello scopo.

Dopo quanto fu esposto dall'egregio rappresentante bolognese, che fu vivamente applaudito, si ebbe una discussione, la quale valse sempre più ad approfondire gli scopi prefissisi dal Comitato ed a facilitare lo svolgimento della sua azione.

Ferrovia sub-appennina tra Roma e l'Adriatico. — Si tenne a Montecitorio un'adunanza dei deputati delle provincie interessate, per discutere intorno al noto progetto di una ferrovia sub-appennina, la quale dovrebbe congiungere le linee Roma-Ancona e Roma-Castellamare Adriatico con un tronco interno che da Sulmona raggiunga il tronco Fabriano-Macerata; e poi, per la Fabriano-Urbino, raggiunga a Sant'Arcangelo la linea Ancona-Bologna.

Riconosciuta, nella discussione, la necessità di costruire il tronco Urbino-Sant'Arcangelo, già compreso nelle complementari, fu dato speciale mandato al presidente, on. De Riseis, ed agli on. Sili, Sacconi, Valeri e Zannoni di compilare due memoriali: l'uno destinato alla Sottocommissione che esamina i progetti relativi alla prosecuzione della Fabriano-Sant'Arcangelo, l'altro da presentare al Ministro dei Lavori Pubblici, accompagnandolo con le petizioni di tutti i Comuni e i Consorzi interessati alla costruzione della Sub appennina.

Ferrovia Bari-Locorotondo. — Dopo lungo attendere, si sono iniziati i lavori del tronco Putignano-Locorotondo. Si spera ora nell'attività dell'impresa costruttrice.

Intanto la Società concessionaria di detta ferrovia ha intentato giudizio contro il Municipio e contro la Provincia per non essersi consegnati i suoli della stazione ferroviaria di Alberobello. Si prevede che i danni cadranno a carico del Comune di Alberobello.

Ferrovia Livorno-Viareggio-Cecina. — Sotto la presidenza del sindaco Pacchiani si adunava a Livorno la Commissione della ferrovia Livorno-Viareggio-Cecina.

Le proposte fatte, in seguito ad osservazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, dopo matura discussione vennero approvate.

Sono partiti per Roma il sindaco ed il segretario del Comitato per sollecitare l'approvazione del progetto dal Governo.

Ferrovie dei Castelli Romani. — La Sotto-Commissione amministrativa ha esaminato la relazione sui progetti della Società delle Secondarie Romane per la trasformazione a trazione elettrica delle linee Roma-Albano-Porto d'Anzio e Roma-Frascati, e per la costruzione a trazione elettrica delle ferrovie Albano-Nemi, Marino-Rocca di Papa. Essa ha emesso in massima un voto favorevole a queste proposte, riconoscendo l'utilità della trasformazione a trazione elettrica delle linee esistenti e della costruzione delle nuove. Ha però espresso l'avviso che per assecondare tali domande occorra un progetto di legge da presentare al Parlamento.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1901 al 10 marzo 1902.* — Nella decade dal 1° al 10 marzo 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 4,137,322.47, con un aumento di L. 187,135.80 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1901 al 10 marzo 1902 si ragguaglia a L. 103,640,201.11, presentando un aumento di L. 1,803,584.70 in confronto dello stesso periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 10 marzo 1902.* — Nella decade dal 1° al 10 marzo 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 3,350,834.03, con un aumento di lire 387,988.93 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 10 marzo 1902 si ragguaglia a L. 20,438,843.44, e presenta un aumento di lire 1,699,621.10 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1901 al 28 febbraio 1902.* — Nella decade 21-28 febbraio 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 257,534, e presentano una diminuzione di L. 6301 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1901 al 28 febbraio 1902 ammontano a L. 8,265,094, con un aumento di L. 65,583 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti del mese di febbraio 1902.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (276 chilom.), nel mese di febbraio 1902, confrontato con quello dello stesso mese 1901, fu il seguente:

		1902 febbraio	1901
Passeggieri trasportati	Num.	140,000	140,389
» introito	L.	391,000	398,242.28
Bagagli e cadaveri	Tonn.	370	377
» introito	L.	31,000	32,750.58
Bestiame trasportato	Capi	6,460	6,077
» introito	L.	28,000	25,548.15
Merce trasportata	Tonn.	70,900	61,295
» introito	L.	725,000	698,383.67
Introito complessivo	»	1,175,000	1,154,924.68
» chilometrico	»	4,257,25	4,184.51
Proventi diversi	»	60,000	59,180.40
Introito generale	L.	1,235,000	1,214,105.08
Spesa complessiva	»	850,000	830,694.68
» chilometrica	»	3,079.71	3,009.76
Introito netto	»	385,000	383,410.40

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Ferrovie Svizzere. — *Riscatto della ferrovia Giura-Sempione.* — A proposito delle trattative, che ebbero luogo nel corso del 1901 per il riscatto all'amichevole della ferrovia Giura-Sempione, il Rapporto di gestione del Dipartimento delle ferrovie contiene le seguenti informazioni:

L'ultima trattativa fra le delegazioni delle due parti ebbe luogo il 19 aprile. La ferrovia Giura-Sempione chiedeva, oltre il dividendo regolare del 4 1|2 0|0 per le azioni privilegiate e del 4 0|0 per le azioni originarie per il 1900:

1° Come maggior avanzo attivo del guadagno netto per il 1900, franchi 3,490,000;

2° Prelevamento dalla riserva del maggior avanzo degli anni precedenti, franchi 900,000;

3° Indennizzo di riscatto, franchi 104,000,000; totale franchi 107,390,000.

Invece la delegazione del Consiglio federale offriva, oltre il dividendo regolare del 4 1|2 e 4 0|0, 104 milioni, che avrebbero permesso alla Compagnia Giura-Sempione:

a) Di rimborsare completamente le azioni privilegiate ed originarie con franchi 101,120,000;

b) I buoni di godimento a franchi 10 l'uno con franchi 1,700,000;

c) Di impiegare inoltre franchi 1,800,000 alla ulteriore liquidazione; totale franchi 104,000,000.

Inoltre era previsto che del sussidio al Sempione sarebbe stato versato ancora il 15 0|0, scadente al 15 giugno 1901, dei 4|5 o franchi 1,870,584 che ancora restano da versarsi, rinunciando i sussidiati a qualsiasi pretesa contro la Confederazione o contro la Compagnia Giura-Sempione, anche per rispetto al sussidio federale di 4 1|4 milione.

Con sua pratica del 1° maggio la Direzione della Ferrovia Giura-Sempione dichiarava che nè essa, nè il Comitato permanente del Consiglio d'Amministrazione, potevano accettare tale offerta. Il Consiglio d'Amministrazione non era affatto compreso in questo affare. Il Consiglio federale rispondeva il 21 dello stesso mese che deplorava questo rifiuto, ma che non era in misura di aumentare le offerte della sua delegazione.

Sulla richiesta della Direzione, che la Confederazione avesse a prendere l'iniziativa per la ripresa delle trattative, il Consiglio federale dichiarava di non poter entrare in materia, ma che lasciava libera la Direzione di fare i passi necessari in proposito. Inoltre vennero espressamente confermate le dichiarazioni già ripetutamente fatte in precedenti trattative, che le fatte offerte hanno solo valore in caso di un accordo in via amichevole.

Ferrovia Franco-Svizzera al Sempione. — Telegrafano da Annemasse nell'Alta Savoia che in seguito a convenzione fra le ferrovie Giura-Sempione e Parigi-Lione-Mediterranea, il traforo del Monte d'Oro è stato deciso per la costruzione di una linea diretta attraverso il Giura per Lajoux.

I lavori comincieranno ai primi d'aprile.

Questa convenzione fa cadere il progetto del traforo della Faucille caldeggiato dalla Confederazione Svizzera, e specialmente dal Cantone di Ginevra per lo stabilimento di una più breve linea da Parigi al Sempione.

Nei lavori saranno impiegati in maggioranza terrazzieri italiani, dei quali ce ne sono già moltissimi sui luoghi.

Ferrovie degli Stati Uniti. — *La ferrovia aerea di New-York ridotta a sistema elettrico.* — La Manhattan Railway Company di New-York City ha inaugurato la terza rotaia, la rotaia elettrica, nella parte aerea della metropolitana.

La parte aerea di questa ferrovia urbana ha un tracciato di 37 miglia, diviso in quattro tronchi principali. In primo luogo si è dovuto naturalmente impiantare la terza rotaia lungo tutto il percorso delle 37 miglia, e in modo che i treni possano ricevere istantaneamente la corrente elettrica mercè una staffa di contatto che dal piano del carro si proietta in prossimità della ruota.

Il sistema elettrico sostituirà 310 locomotive impiegate per innalzare 1200 carrozze che trasportano 200,000,000 passeggieri all'anno. Ed invece di quattro o cinque carrozze per treno, ora ne trascineranno sei, e con una più grande velocità.

Ogni carrozza è fornita di due motori elettrici da 135 cavalli di forza ciascuno. La stazione fornitrice di corrente è una delle più grandi stazioni elettriche del mondo e distribuisce la corrente per l'intera linea.

La camera di generazione è lunga 180 metri su 34 di larghezza, contenente otto gigantesche dinamo, messe direttamente in funzione da macchine a vapore. Ogni dinamo è, in media, di 6700 cavalli di forza, ma a lavoro sforzato ne possono produrre anche 10,000 per ognuna. Un solo generatore basta per il lavoro minimo della giornata; ma anche nelle ore più affollate non sarà mai richiesto l'impiego di tutte e otto le dinamo.

Notevoli, sotto l'aspetto del rifornimento elettrico, sono i convertitori e i trasformatori, posti nelle varie succursali, mercè i quali il voltaggio della corrente generata alla centrale a 11,000 volts viene ridotta a 390 volts di corrente alternata, le quali unità, nell'attraversare i convertitori, vengono a loro volta trasformate in 625 volts di corrente diretta.

Tutti i più ardui problemi meccanici che si sono presentati in queste gigantesche costruzioni sono stati brillantemente risolti dagli ingegneri della Manhattan Railway Company.

Ferrovia Etiopica. — La Camera francese ha approvato la convenzione per la costruzione della ferrovia etiopica.

La convenzione stabilisce che senza l'autorizzazione del Governo francese nessun tracciato e nessuna biforcazione potrà costruirsi; si esclude per conseguenza l'allacciamento a Zeila progettato dagl'inglesi. Le garanzie sono pagate con una sovvenzione annua di mezzo milione per cinquanta anni. Queste sovvenzioni saranno capitalizzate probabilmente in sedici milioni per finire la ferrovia fino all'Harrar.

Ferrovie Russe. — *Tramway a una sola rotaia fra Pietroburgo-Mosca.* — Si progetta di unire Pietroburgo a Mosca mediante un sistema tramviario a una sola rotaia. La velocità sarebbe, secondo il *Commercial Intelligence*, di 200 miglia all'ora, e 400 vetture correrebbero lungo la linea continuamente. La nuova invenzione ha curato anche l'arresto automatico di tutte le vetture nel caso di qualche accidente in taluna di esse. Il capitale preventivato è di 260 milioni di lire, sottoscritto il quale il Governo russo darà la necessaria concessione.

Ferrovie Svedesi. — *Trasformazione elettrica della trazione.* — E' all'ordine del giorno in Svezia il problema delle trasformazioni delle ferrovie a vapore in ferrovie elettriche. Un'importante Società ferroviaria ha diretto una petizione al Governo per l'adozione di locomotive elettriche in tutto il paese e l'utilizzazione delle forze idrauliche. Prossimamente saranno fatti esperimenti a carico del Governo.

Ferrovie del Nicaragua. — Il Governo del Nicaragua ha deliberata la costruzione di una ferrovia che, partendo da Monotombo sul lago di Managua, dovrà passare per Matagalpa, ovvero Iinotega, per terminare in un punto del Rio Grande fino dove le navi dell'Atlantico potrebbero rimontare.

Il concessionario dovrà pure stabilire sul Rio Grande una linea di *steamers* fluviali in connessione con la ferrovia, come pure una linea di *steamers* marittimi fra la foce del fiume e gli Stati Uniti.

Ferrovia nell'Arabia Felice. — Si crede imminente l'approvazione del progetto di costruzione d'una ferrovia Aden-Sana passando per Lehas.

Aden si troverebbe così a capo di una linea penetrante verso lo Yemen, la più bella provincia dell'Arabia Felice.

Tale ferrovia sarebbe l'unico mezzo di rialzare le sorti del decadente commercio del porto di Aden, in modo che l'occupazione di quell'importante posizione renderebbe centinaia di milioni di sterline invece di gravare, come ora, sul bilancio del Governo imperiale inglese.

La Germania ha già lasciato intravvedere le sue mire sul porto d'Hodeidah, da secoli sbocco marittimo della città di Sana e di tutto lo Yemen, occupando le isole Farsan, vicino alla costa arabica del mar Rosso, e potrebbe anche precedere l'avanzamento dell'Inghilterra nell'Arabia meridionale, studiando un progetto di ferrovia che riunirebbe direttamente Sana al porto d'Hodeidah.

Notizie Diverse

La nuova linea telefonica Milano-Chiasso-Lugano. — La linea telefonica Milano-Chiasso potrà essere ultimata verso la metà del prossimo aprile, nella quale epoca sarà compiuta anche la linea Chiasso-Lugano. In tal modo un'altra delle grandi linee telefoniche internazionali sarà messa a servizio del pubblico, congiungendo l'Italia con la Svizzera e la Germania. Da Milano, infatti, e tra non molto pure da Roma, con questa seconda rete telefonica, che passerà il confine, si potranno avere anche comunicazioni con Berlino.

Società per le bonifiche in Sardegna. — Si è costituito in Roma, sotto gli auspici dell'on. Cocco-Ortu, un Comitato promotore di una Società con 20 milioni di capitale per la bonifica idraulica e agraria del bacino del Tirso, che comprenda circa un terzo della Sardegna, opera prevista dalla legge del 1897 pel concorso dello Stato.

Questo Comitato è composto dei signori: deputato Brunialti, consigliere di Stato; deputato Cesaroni, noto impresario; deputato Merello, industriale; cav. Balduino, di Genova, e cav. Minozzi.

Un tunnel sotto il canale della Giudecca a Venezia. — La ditta Odorico e C. di Milano ha presentato al sindaco di Venezia un progetto per la costruzione di un tunnel sottolagunare allacciante Venezia all'isola della Giudecca. Il tunnel partirebbe dalla chiesa dei Gesuiti alle Zattere, sboccando alla Giudecca, dovanti alla calle del Forno. Il tunnel, lungo 320 metri, del diametro di 6 metri e 40 centimetri, giacerebbe a due metri e mezzo sotto il fondo del canale della Giudecca, cioè a 11 metri sotto il pelo dell'acqua. Si comporrebbe di un tubo esteriore di lamiera di ferro, di un tubo interno aderente in cemento, dello spessore di 70 centimetri. Ogni segmento del tubo sarebbe lungo 25 metri. Alle due estremità sarebbero praticate vaste camere con scale per adire al tunnel. Il progetto porta un metodo di costruzione originale, per cui la spesa sarebbe inferiore al milione.

Gli italiani in California. — In un interessante articolo di Charles A. Wetmore, noto pubblicista californiano, pubblicato nel numero di capo d'anno della *Bonforts Wine and Spirit Circular*, leggesi il seguente giudizio sugl'italiani in California, che merita essere conosciuto:

« La colonia italiana in California è uno degli elementi più notevoli della nuova civilizzazione della costa del Pacifico. La sua influenza si fa sentire in ispecial modo in quanto riguarda lo sviluppo della viticoltura e dell'industria vinaria. Gl'immigranti italiani si adattano subito al clima ed al suolo della California, che diventa presto per loro una vera seconda patria. Dappertutto — in montagna, nelle vallate, in pianura, nelle città, come pure sulle coste marittime — essi si dedicano con successo alle industrie, per cui vivono contenti e vi fissano stabile dimora. Non pochi sono coloro, specialmente fra i figli nati in California dai primi immigranti, che hanno conseguito posizioni eminenti sia nelle industrie come nelle professioni. Sulle coste gl'italiani tengono il primo posto nella pesca; nelle vicinanze delle città e paesi non hanno rivali nella coltivazione degli orti; in viticoltura godono la riputazione di essere i più abili potatori della vite; e nelle cantine sono degli operai intelligenti e capaci. Molti poi riescono degli ottimi produttori di vino e proprietari di vigneti.

« Nelle grandi città della California gl'italiani si distinguono nel commercio come commissionari, grossisti, importatori, dettaglianti di generi alimentari, negozianti di vino, industriali, banchieri, ed emergono nelle professioni medica e legale. Nei piccoli centri figurano largamente nel commercio al dettaglio delle derrate alimentari, ed in alcuni luoghi sono proprietari di molti beni stabili vantaggiosamente situati, che aumentano di valore col costante aumento della popolazione e sviluppo dei centri anzidetti. In tal modo le loro famiglie arricchiscono, come collo svilupparsi della città di New-York arricchirono i discendenti dei giardinieri olandesi, che primi vi si erano stabiliti. Gl'italiani partecipano cospicuamente alle cariche pubbliche ed al movimento politico locale. I loro ragazzi si associano facilmente coi ragazzi americani, conservando però più o meno pronunciati i lineamenti della loro razza.

« La contea di Amador in California viene spesso sopranominata la « Piccola Italia », perchè nell'accennata contea l'influenza degl'italiani nel commercio, nelle professioni e nella politica è predominante. Gl'italiani vi controllano la maggior parte del commercio, dei trasporti, ed in loro favore sono quasi tutte le ipoteche sul terreni agricoli.

« Laddove gl'italiani sono in buon numero, ivi si nota sempre un'attiva richiesta di uve e vino, poichè la vinificazione domestica per essi è cosa altrettanto comune come la fabbricazione del sidro è per le famiglie dei distretti

rurali negli Stati dell'Est. Negli anni di crisi vinicola, in cui prevalevano prezzi bassi per le uve in generale, quelle dei piccoli e sparsi vigneti di questa contea raggiunsero invece sempre prezzi rimunerativi, perchè ogni famiglia italiana compera una o più tonnellate di uva per farsi il vino. Gli italiani ivi residenti preferiscono vini aventi molto corpo, colore e forza alcoolica, magari un po' dolcigni, il cui tipo sta fra il Borgogna ed il vino di Porto ».

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Carisio — Novara — (23 marzo, ore 12). — Appalto dei lavori per la costruzione di un edificio scolastico. Importo L. 29,763.77, Fatali 5 aprile, ore 11.

Municipio di Manziana — Roma — (26 marzo, ore 15). — Appalto dei lavori di riduzione dell'ex-mattatoio e locali annessi ad uso scolastico. Importo L. 8633.57. Cauzione provvisoria L. 450. Definitiva L. 900.

R. Prefettura di Sondrio (29 marzo, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori per il completamento della sistemazione, rettificazione e consolidamento dell'esistente banchina nel Porto d'Anzio, nel residuo tratto corrispondente all'antico Molo Neroniano. Importo L. 50,400. Cauzione provvisoria L. 3000. Consegna lavori 8 mesi. Documenti 24 marzo.

Municipio di Trapani (29 marzo, ore 12). — Appalto dei lavori di ricostruzione del basolato in via Cortina e vie traverse del corso Vittorio Emanuele, raccordi delle vie traverse con via S. Francesco d'Assisi. Importo L. 31,000. Cauzione provvisoria L. 3100 e L. 500 per spese. Fatali 15 aprile, ore 12.

Municipio di Floridia — Siracusa — (3 aprile, ore 9). — Appalto dei lavori di ricostruzione del Corso Vittorio Emanuele che è parte della strada nazion. Siracusa-Passomarino. Imp. L. 59,886.21. oltre a L. 5113.79 a disposizione per lavori imprevisti. Cauzione provvisoria L. 3000 e L. 1000 per spese. Consegna lavori entro un mese. Fatali 30 aprile.

Municipio di Tivoli — Roma — (3 aprile, ore 12). — Appalto dei lavori di costruzione della strada Tivoli Quintitiolo, stazione di Palombara Marcellina. Importo L. 27,200. Cauzione provv. L. 2000 e per spese L. 600. Consegna lavori 12 mesi. Documenti 2 aprile, ore 12. Fatali 18 aprile, ore 12.

Municipio di Corigliano Calabro — Cosenza — (4 aprile, ore 10). — Appalto dei lavori di completamento e consolidamento delle opere inerenti al tronco di strada obbligatoria compreso fra la provinciale Margherita ed il limite del territorio di Corigliano verso Acri. Importo L. 30,606.92. Cauzione provv. L. 1500. Consegna lavori 350 giorni. Fatali da destinarsi.

Ufficio Edilità e Lavori Pubblici di Genova (4 aprile, ore 14). — Appalto dei lavori di allargamento e sistemazione della strada fra piazza Leopardi e Sturla, per l'impianto del tramway elettrico. Importo L. 70,000. Cauzione provv. L. 7000 e L. 1500 per spese. Consegna lavori 3 mesi. Fatali 19 aprile, ore 12.

R. Prefettura di Sondrio (5 aprile, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori del 1° tronco della bonifica dei torrenti paludosi compresi fra gli sbocchi in Adda dei torrenti Finale e Musine, relativi all'immissione del collettore principale di Selvetta nel canale di derivazione delle ferrovie Adriatiche per l'impianto idroelettrico di Desco, nel comune di Dazio (Sondrio). Importo L. 135,600. Cauzione provv. L. 7000. Documenti 28 marzo.

R. Prefettura di Lucca (5 aprile, ore 10). — Appalto dei lavori di escavazione ordinaria del porto-canale di Viareggio, durante il biennio dal 1° luglio 1902 al 30 giugno 1904. Importo L. 32,000. Cauzione provv. L. 2000. Documenti 28 marzo.

Municipio di Filetto — Chieti — (5 aprile, ore 10). — Appalto dei lavori di completamento al Cimitero. Importo L. 8207.13. Cauzione provvisoria L. 400. Cauzione defin. L. 800. Fatali 21 aprile, ore 12.

R. Prefettura di Udine (8 aprile, ore 10, defin.). — Appalto e deliberamento delle opere e provviste occorrenti per la manutenzione del 1° tronco di strada nazionale Carnica n. 1, compreso fra il bivio colla strada nazionale n. 2, detta Pontebbana, presso ai piani di Portis ed il principio dell'abitato di Socchieve, della lunghezza di m. 24,718, durante il sessennio 1902-1908. Importo L. 110,640. Cauzione provvisoria L. 4000. Documenti fino al 31 marzo.

— (9 aprile, ore 10, definitivo). — Appalto e deliberamento delle opere e provviste occorrenti per la manutenzione del 2° tronco di strada nazionale Carnica n. 1, compreso fra il principio dell'abitato di Socchieve e la mezzaria del ponte sul rio Stabbia, confine Bellunese, della lunghezza di m. 32,294, durante il sessennio 1902-1908. Importo L. 164,880. Cauzione provv. L. 5000. Documenti fino al 31 marzo.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Generale degli Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia e Taranto (2 aprile, ore 12, unica defin.). — Fornitura di madreviti e maschi agli Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia e Taranto ed al Cantiere di Castellammare, provvisoriamente aggiudicata per lire 47,215.08, col ribasso cioe dell'11.05 0[0. Cauzione L. 5290, Ammessi soltanto i proprietari o rappresentanti di stabilimenti nazionali.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Marzo 15	Marzo 22
Azioni Ferrovie Biella . . . . L.	530	530
» » Mediterranee . . . . »	457.50	455.50
» » Meridionali . . . . »	648	646.50
» » Pinerolo (1ª emiss.) . . . . . »	390	390
» » » (2ª ») . . . . . »	370	375
» » Secondarie Sarde . . . . . . »	215	215
» » Sicule . . . . »	667	663
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.* . . »	328.50	329.25
» » Cuneo 3 0[0 . . . . . »	358	358
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1[2 % . . »	100.10	100
» » Mediterranee 4 0[0 . . »	499	499.25
» » Meridionali . . . . . »	336	336.25
» » Palermo-Marsala-Trapani »	317.50	318
» » » 2ª emiss. »	306.50	308
» » Sarde, serie *A* . . . . »	331	333.50
» » » serie *B* . . . . »	331	333.50
» » » 1879 . . . . »	331	333.50
» » Savona . . . . »	358	358
» » Secondarie Sarde . . . »	496.75	499
» » Sicule 4 0[0 oro. . . . »	514	516
» » Tirreno . . . . »	508	508
» » Vittorio Emanuele . . . »	362.50	363.50

CONVOCAZIONI.

27 marzo, ore 15 (occorrendo 5 aprile, ore 15). — **Milano** — **Società Anonima Ferrovia Massa Marittima-Follonica Porto**, via Brera, 16. — Assemblea generale ordinaria degli azionisti. Relazioni; bilancio; nomine. Deposito azioni 5 giorni prima.

28 marzo, ore 13. — **Padova** — **Società Veneta per costruzione ed esercizio di Ferrovie Secondarie Italiane**, via Eremitani, 8. — Assemblea generale ordinaria e straordinaria degli azionisti. — Proposta di modificazioni allo statuto sociale e deliberazioni relative; relazioni; bilancio; retribuzione sindaci; nomine.

29 marzo, ore 15. — **Bologna** — **Società Anonima per le Tramvie a vapore Bologna-Pieve di Cento e Bologna-Malalbergo.** — Assemblea generale ordinaria degli azionisti. Relazioni; bilancio; nomine. Deposito azioni 24 marzo.

29 marzo, ore 14. — **Torino** — **Tramvie Occidentali della città di Torino.** — Assemblea generale ordinaria degli azionisti. Relazioni; bilancio; nomine. Deposito azioni 5 giorni prima.

29 marzo, ore 11 (occorrendo 6 aprile, ore 11). — **Napoli** — **Società Anonima per le Strade Ferrate Secondarie Meridionali.** — Assemblea generale ordinaria degli azionisti. Verbale; relazioni; bilancio; assegnazione retribuzione sindaci; assegnazione utili e dividendo; elezioni; comunicazioni del Consiglio d'amministrazione. Deposito azioni 5 giorni prima.

30 marzo, ore 10. — **Palermo** — **Società Sicula Tramways-Omnibus**, via Alessandro Volta, 36. — Assemblea generale ordinaria degli azionisti. Relazioni; bilancio; sorteggio 26 azioni; me-

daglie presenza amministrazione e sindaci; elezioni. Deposito azioni 5 giorni prima.

31 marzo, ore 10,30 (occorrendo 20 aprile). — **Milano — Ferrovia Modena-Vignola,** via Pompeo Litta, 8. — Assemblea generale ordinaria e straordinaria degli azionisti. Relazioni; bilancio; medaglie presenza; nomine; comunicazioni; proposta di riduzione del capitale sociale; modificazioni allo statuto. Deposito azioni il 21 marzo.

31 marzo, ore 14 (occorrendo 10 aprile). — **Milano — Società per le Ferrovie del Ticino,** viale Ludovica, 8. — Assemblea generale degli azionisti. Relazioni; bilancio; nomine.

31 marzo, ore 10 (occorrendo 7 aprile). — **Milano — Società Anonima Tramvie Ferraresi a Vapore,** via Andegari, 14. — Assemblea generale ordinaria degli azionisti. Verbale; relazioni; bilancio; retribuzione sindaci; nomine; sorteggio obbligazioni. Deposito azioni entro il 26 marzo.

31 marzo, ore 14 (occorrendo 12 aprile). — **Napoli — Ferrovie del Vomero.** — Assemblea generale ordinaria degli azionisti. Relazioni; bilancio; estrazioni; nomine; comunicazioni diverse. Deposito azioni il 27 marzo.

Avvisi delle Società Ferroviarie

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima, sedente in Firenze
Capitale L. 260 milioni interamente versato

Esercizio della Rete Adriatica.

Si notifica ai signori portatori di Obbligazioni di questa Società che la Cedola di lire 7.50, maturante il 1° aprile p. v., sarà pagata, sotto deduzione della Tassa di Ricchezza Mobile e di Circolazione, a:

Firenze presso la Direzione Generale . . . . . L. 5.75
Bologna presso la Cassa della Società . . . . . » 5.75
Milano presso il sig. Zaccaria Pisa . . . . . . » 5.75
Genova presso la Cassa Generale . . . . . . » 5.75
Palermo presso i signori I. e V. Florio . . . . » 5.75
Ancona presso la Banca d'Italia . . . . » 5.75
Livorno id. id. . . . . » 5.75
Napoli id. id. . . . . » 5.75
Torino id. id. . . . . » 5.75
Roma id. id. . . . . » 5.75
Venezia id. id. . . . . » 5.75
Ginevra presso i signori Bonna e C. . . . . . . Fr. 5.75
Basilea presso i signori De Speyr e C. . . . . » 5.75
Zurigo presso la Società di Credito Svizzero. . . » 5.75
Bruxelles presso la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi » 5.75
Berlino presso la Deutsche Bank . . . . . . » 5.75
» presso il signor Meyer Cohn . . . . . . » 5.75
Francoforte s/M presso i sigg. Fratelli Bethmann » 5.75
» presso la Frankfürter Filiale der Deutsche Bank . . . . . » 5.75
Vienna presso lo Stabilimento Austriaco di Credito pel Commercio ed Industria . . . . » 5.75
Amsterdam presso la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi F.ol. 2.73
Londra presso i sigg. Fratelli Baring e C. Limited Ls. 0.4.6.3|4

Onde riscuotere le Cedole (coupons) all'estero è indispensabile che i portatori delle medesime presentino contemporaneamente le corrispondenti Obbligazioni.

Le Obbligazioni nominative sono pagabili nelle piazze di Firenze, Roma, Napoli, Torino, Milano, Genova, Palermo, Livorno, Venezia, Bologna, Ancona in L. 6.14 nette.

Come pure si porta a notizia dei portatori di Obbligazioni che, qualora fossero anche possessori di Azioni sociali, queste ultime vengono accettate gratuitamente in deposito libero nelle Casse di questa Amministrazione, in dipendenza di quanto è prescritto dall'art. 15 degli Statuti Sociali.

Firenze, 13 marzo 1902. LA DIREZIONE GENERALE.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1901-1902. — *Dal 1° al 10 Marzo 1902. — 25ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	**4760**	**4726**	+ **34**	**1028**	**1033**	— **5**
Media.	**4760**	**4731**	+ **29**	**1014**	**1029**	— **15**
Viaggiatori	1,529,366.43	1,390.763.10	+ 138,603.33	55,429.80	47,312.69	+ 8,117.11
Bagagli e cani. . . .	89,272.35	85,408.46	+ 3,863.89	1,066.00	1,019.85	+ 46.15
Merci a G.V. e P.V. acc.	368,407.58	358,603.23	+ 9,804.35	12,100.15	11,778.13	+ 322.02
Merci a P. V. . . .	2,007,349.02	1,982,954.61	+ 24,894.41	74,331.14	72,346.60	+ 1,984.54
TOTALE .	3,994,395.38	3,817,729.40	+ 176,665.98	142,927.09	132,457.27	+ 10,469.82
Prodotti *dal 1° Luglio 1901 al 10 Marzo 1902.*						
Viaggiatori	37,189,865 00	38,423,444.05	— 1,233,579.05	1,615,363.78	1,696,800.49	— 81,436.71
Bagagli e cani. . . .	1,811,535.82	1,901,875.11	— 90,339.29	42,172.86	45,813.88	— 3,641.02
Merci a G.V. e P. V. acc.	9,959,236.07	9,441,832.94	+ 517,403.13	343,939.11	324,493.83	+ 19,445.28
Merci a P. V. . . .	50,793,350.04	48,223,839.95	+ 2,569,510.09	1,925,328.25	1,819,105.98	+ 106,222.27
TOTALE .	99,753,986.93	97,990,992.05	+ 1,762,994.88	3,926,804.00	3,886,214.18	+ 40,589.82
Prodotto per chilometro.						
della decade	839.16	807.81	+ 31.35	139.03	128.23	+ 10.80
riassuntivo	20,956.72	20,712.53	+ 244.19	3,872.59	3,776.69	+ 95.90

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

BIGLIETTI SEMPLICI (1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	Londra (2) 1a classe	Londra (2) 2a classe	Parigi (3) 1a classe	Parigi (3) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Londra (4) validità	Parigi (5) 1a classe	Parigi (5) 2a classe	Parigi (5) validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne)	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 65	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	-			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—				
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	-			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	-			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE							Treno lusso PENINSULAR-EXPRESS part. da Londra il venerdì
					(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	—	9 — a.	10 — a.	—	—	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria —	—	—		—	11 — a.	—		—
Douvres —	—	11 08 a.		—	1 — p.	11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	—	12 31 p.		—	2 20 p.	12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	(F)	12 35 p.		—	2 24 p.	12 24 a.		12 24 a.
	W. R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 20 p.		—	3 — p.	1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 26 p.		—	3 06 p.	1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.		1 58 p.		—		2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.		1 59 p.		—		2 31 a.		
Folkestone Par.			11 50 a.	—				
Boulogne (Buffet) Maritime o.E.oc. Arr.			1 30 p.	—				
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.			1 34 p.	—				
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.			2 20 p.	—				
Boulogne Central Arr.			2 25 p.	—				
Boulogne Central Par.			2 35 p.	—				
Amiens (Buffet) Arr.		3 44 p.	4 10 p.	—	5 16 p.	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.	—	3 49 p.	4 15 p.	—	5 21 p.	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.	5 45 p.	5 50 p.	—	7 — p.	5 50 a.		Per la grande cintura
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	5 52 p.	—	7 42 p.	—	7 42 p.	7 03 a.		
Paris-PLM (Buff.) Arr.	6 32 p.	—	8 32 p.	—	8 32 p.	7 43 a.		
	1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)	1a 2a cl.	1a 2a cl.	Lusso (X)	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	10 20 p.	10 30 p.	1 35 p.	9 30 a.	2 — p.	
Dijon Arr.	12 20 p.	1 33 a.	2 40 a.	3 45 a.	5 38 p.	2 24 p.	7 15 p.	9 35 a.
Evian —	2 16 p.	10 45 a.	—	2 16 p.	—	—	—	—
Genève —	10 43 a.	6 57 a.	—	11 14 a.	—	10 45 p.	—	—
Le Fayet-St-Gervais (Chamonix) —	3 31 p.	12 20 p.	—	8 — p.	—	—	—	1 — p.
Aix-les-Bains —	8 58 a.	6 02 a.	6 46 a.	1 54 p.	9 39 p.	8 51 p.	12 21 a.	1 42 p.
Chambéry —	9 34 a.	6 37 a.	7 10 a.	2 31 p.	9 59 p.	9 26 p.	12 45 a.	2 03 p.
Modane —	1 46 p.	—	9 57 a.	7 42 p.	12 29 a.	—	3 31 a.	4 55 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). Arr.	18 55	—	14 22	4 55	—	—	8 20 a.	21 16
Torino Par.	20 —	—	14 50	6 45	—	—	8 45	Sleeping-cars con Dining-car
Novara Arr.	21 56	—	16 47	9 14	—	—	10 55	
Milano Arr.	23 05	—	17 45	10 15	—	—	12 6	
Venezia Arr.	—	—	23 30	—	—	—	18 45	
Torino Par.	20 05	—	15 —	5 25	—	—	8 40	
Genova Arr.	23 20	—	18 25	8 45	—	—	12 —	
San-Remo —	5 45	—	23 33	—	—	—	16 44	
Pisa —	8 20	—	23 25	12 35	—	—	17 —	
Firenze —	7 15	—	1 20	17 28	—	—	19 15	
Livorno —	5 36	—	0 7	15 5	—	—	18 —	
Roma —	10 10	—	7 —	19 15	—	—	23 43	
Napoli —	18 35	—	13 36	0 35	—	—	7 —	
Brindisi —	—	—	8 16	—	—	—	18 7	
Torino Par.	20 05	—	—	—	—	—	8 40	21 30
Alessandria Arr.	21 32	—	—	—	—	—	10 13	22 59
Bologna —	2 31	—	—	—	—	—	14 50	3 01
Ancona —	7 13	—	—	—	—	—	23 —	6 40
Brindisi —	21 48	—	—	—	—	—	10 59	17 20
Firenze —	6 34	—	—	—	—	—	18 3	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma —	13 10	—	—	—	—	—	23 25	
Napoli Arr.	18 35	—	—	—	—	—	7 —	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) Par.	8 50	—	—	15 5	Lusso (X)	—	—
Roma —	14 30	—	—	23 10		—	—
Firenze —	21 10	—	—	6 10	—	—	—
Brindisi —	7 —	—	—	17 33	—	—	—
Ancona —	20 25	—	—	5 35	—	—	—
Bologna —	1 35	—	—	10 30	—	10 30	—
Alessandria —	7 15	—	14 20	17 10	—	21 55	—
Torino Arr.	9 2	—	16 05	19 10	—	23 35	—
Brindisi Par.	—	—	18 35	—	—	9 42	—
Napoli —	8 50	—	15 50	—	—	23 15	—
Roma —	14 50	—	21 —	—	14 20	8 15	—
Livorno —	21 6	—	2 —	8 30	19 25	13 15	—
Firenze —	19 35	—	21 5	7 15	17 30	12 10	—
Pisa —	22 15	—	3 5	9 8	20 45	15 —	—
San Remo —	18 32	—	1 45	8 9	—	14 15	—
Genova —	3 5	—	7 5	14 55	6 35	20 —	—
Torino Arr.	7 —	—	10 25	19 10	4 50	23 35	—
Venezia Par.	—	—	—	8 45	—	14 —	—
Milano Par.	—	—	7 5	16 —	—	20 15	—
Novara —	—	—	8 7	17 1	—	21 15	—
Torino Arr.	—	—	10 20	19 5	—	23 10	—
	(D)						
Torino Par.	7 45	—	13 30	19 30	4 26	—	24 —
Modane (ora franc.) —	11 35 a.	—	5 20 p.	10 10 p.	7 24 a.	—	3 20 a.
Chambéry —	3 — p.	—	8 38 p.	12 22 a.	9 35 a.	6 47 a.	5 57 a.
Aix-les-Bains —	3 44 p.	—	9 12 p.	12 04 a.	9 55 a.	7 22 a.	6 18 a.
Le Fayet-St-Gervais —	11 15 a.	—	4 15 p.	2 — p.	—	—	—
Evian —	12 38 p.	—	5 32 p.	—	—	4 40 a.	—
Genève —	1 52 p.	—	8 02 p.	9 10 p.	—	5 53 a.	3 38 a.
	1a cl.						
Dijon —	12 4 a.	—	1 59 a.	5 9 a.	2 19 p.	1 23 p.	11 33 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	6 9 a.	—	6 38 a.	9 23 a.	6 41 p.	6 31 p.	5 15 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 12 a.		—	10 3 a.	—	6 47 p.	
Paris-Nord (Buffet Hôtel) Arr.	8 03 a.		—	10 52 a.	—	7 42 p.	
	1a 2a cl.	(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl.	Déjeun. 1a 2a cl. W.R(A)		Pranso 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord (Buffet Hôtel) Par.	8 40 a.	9 35 a.	10 30 a.	11 20 a.	—	9 — p.	
Amiens (Buffet) Arr.	10 28 a.		12 mer.	12 52 p.	—	10 46 p.	
Amiens (Buffet) Par.	10 33 a.		12 20 p.	12 57 p.	—	10 51 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	12 18 p.		1 50 p.		—		
Boulogne (Buffet) Central Par.	12 23 p.		1 53 p.		—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.			1 58 p.		—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.			2 12 p.		—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora E. oc. Par.			2 08 p.		—		
Folkestone Par.			4 10 p.		—		
Boulogne-Tintelleries Arr.	12 07 p.				—	12 31 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.	12 09 p.				—	12 33 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.	12 45 p.			2 55 p.	—	1 12 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.	12 57 p.	1 15 p.		3 01 p.	—	1 21 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.	1 30 p.			3 19 p.	—	1 39 a.	
Calais Maritime ora Eur occ. Par.	1 20 p.			3 15 p.	—	1 35 a.	
Douvres —	3 05 p.			5 15 p.	—	3 40 a.	
Londres Victoria Arr.	—			7 — p.	—	—	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 p.		5 50 p.	—	—	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3 classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da l'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant riservato ai viaggiatori di 1a classe. Non sono ammessi i viaggiatori di 2a classe se non pagano il supplemento dalla 2a alla 1a classe. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2 classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 10 30 ant. — *Da P.-L.-M. verso Calais* Una vettura di 1a e 2 classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Calais col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 11.20 ant. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.30 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino. — (X) Dal 20 novembre al 9 gennaio i treni di lusso Parigi-Roma avranno luogo tre volte per settimana, cioè: il lunedì, mercoledì e venerdì in partenza da Parigi; martedì, giovedì e sabato in partenza da Modane. Dal 10 gennaio fino al 15 maggio tutti i giorni. Questo treno è composto di *wagons-lits* e di *restaurant*.

Torino, 1902 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXXV. Sabato, 29 Marzo 1902 NUM. 13.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

PER IL VALICO DELLO SPLUGA

Il 24 corrente nei locali della Camera di commercio di Milano si trattò, in un'importante assemblea, la questione del progettato traforo dello Spluga. Questa era presieduta dal comm. Salmoiraghi presidente di quella Camera di Commercio.

All'assemblea intervennero i rappresentanti delle provincie di Bergamo, Brescia, Como, Cremona, Milano, Pavia, Piacenza, Sondrio; i Sindaci di Milano e Venezia; i delegati dei Comuni di Genova, Brescia, Chiavenna; i presidenti delle Camere di commercio di Bergamo, Brescia, Chiavenna, Cremona, Lecco, Lodi, Milano, Venezia, Vicenza; il rappresentante dell'Adriatica, il presidente della « Pro Chiavenna », del Museo commerciale di Milano, il senatore Massarani, presidente del Consiglio provinciale di Milano, l'on. Rubini, l'on. Canzi, il consigliere cantonale Simon, i signori Dondena, Ogna, ing. Pugno, assessore del Comune di Milano, il dottor Sabbatini e l'ing. Vanzetti della Camera di commercio di Milano, ecc. Avevano aderito all'adunanza altre Provincie e Camere di commercio.

Dopo lunga ed animatissima discussione, su proposta del presidente della Camera di commercio di Chiavenna, si votò all'unanimità il seguente ordine del giorno:

« L'assemblea, dopo esauriente discussione, delibera di incaricare nuovamente la Camera di commercio di Milano, e per essa il suo egregio presidente, di passare alla nomina del nuovo Comitato per la continuazione degli studi e dell'agitazione per lo Spluga, mettendosi in relazione coi Comitati svizzero e germanico, facendo voti ed auguri che il valico ferroviario dello Spluga possa finalmente trionfare sopra i suoi concorrenti ed entrare presto nella pratica attuazione ».

La Camera di commercio di Genova, invitata a partecipare alla riunione, rispondeva con la lettera seguente, che contiene un rifiuto motivato da ragioni di evidente e reale dimostrazione.

« In risposta alla lettera di codesta spettabile Camera in data 18 corrente, mi pregio far noto quanto segue:

« La Camera di commercio fu sempre favorevole alla costruzione di valichi che attraverso delle Alpi schiudano alla produzione nazionale, come alla marina ed al commercio, nuove zone di approvvigionamento, e quindi anche in tale circostanza essa dovrebbe associarsi all'iniziativa di codesta spettabile consorella; se non che per le considerazioni da essa qui sotto esposte, preferisce seguire diverso cammino.

« Una troppo ingrata e dura esperienza l'ha fatta pienamente convinta della superfluità di costrurre nuovi valichi nelle Alpi, se prima non viene ingrandito il porto di Genova con tutti i più moderni adattamenti per il movimento delle merci; se prima non viene aperto un nuovo valico nell'Appennino; se prima non si compie tutta quella serie di lavori atti a rendere la rete ferroviaria capace di sostenere la corrente commerciale che ad essa dovrebbe incamminarsi.

« E' sua convinzione essere un procedere a rovescio volere aumentati gli sbocchi alla periferia e mantenere il centro da cui devono irradiarsi le grandi correnti commerciali in una condizione di marcata inferiorità. Non compiere i lavori necessari per aumentare la potenzialità del porto e della rete ferroviaria, già fino da oggi impotenti a soddisfare agli urgenti bisogni attuali e compiere i lavori per aumentare maggiormente la quantità di questi bisogni, sembra non essere un procedere con accorgimento. Poichè la causa principale per cui non si provvede dal Governo a così urgenti necessità deve ricercarsi nell'imponenza della spesa che occorrerebbe, dovendosi senza dubbio valutare a qualche centinaia di milioni, la Camera opina che, qualora il Governo s'impegnasse nella costruzione di un nuovo valico delle Alpi, sarebbe a temere di vedere maggiormente ritardati, ed anzi rinviati a tempo indeterminato e remotissimo i lavori urgenti per provvedere alla necessità del movimento commerciale del porto.

« Chiaro è quindi il concetto della scrivente, e cioè che prima d'intraprendersi la costruzione di qualsiasi nuovo valico nelle Alpi, sia intrapresa quella dei lavori per l'ampliamento ed il miglioramento del porto, e di un nuovo valico nell'Appennino. Ora, data quetta situazione, la Camera opina di dovere, per ragioni di delicatezza, pur ringraziando, declinare il fattole invito ».

COMPAGNIA REALE FERROVIE SARDE

Relazione del Consiglio d'Amministrazione.

La relazione del Consiglio d'Amministrazione letta all'assemblea degli azionisti comincia rendendo omaggio riverente alla memoria del compianto comm. Epaminonda Segré, prezioso amministratore della Compagnia per sei lustri.

Il Consiglio deliberò che la Compagnia prendesse il lutto per sei mesi e fosse collocato un busto in marmo nella stazione di Cagliari.

Nell'esercizio del 1901 i prodotti del traffico della Rete, esclusa la breve linea Iglesias-Monteponi, ascesero a lire 1,957,729.70, con un aumento di L. 23,719.86 su quelli ottenuti nell'anno precedente. In confronto di questo, lievemente minori furono gl'introiti per il trasporto dei viaggiatori, maggiori invece per quello delle merci. Nondimeno il numero totale dei viaggiatori nel 1901 è risultato superiore a quello del 1900 per un accresciuto movimento nei piccoli percorsi.

Fu nostra cura anche durante il 1901 accordare, per quanto ci fu possibile, agevolezze sì per il trasporto delle persone come per quello delle merci — e ciò a prescindere dall'applicazione della nuova tariffa, di cui diremo più innanzi. — Aderimmo poi di buon grado a tutte le proposte che ci vennero fatte per estendere il servizio cumulativo con le stazioni ferroviarie del continente.

Gli altri cespiti d'entrata che troverete nel conto « Proventi ed oneri » non hanno subìto sensibili variazioni.

In quanto alle spese, si è avuto un vantaggio notevole per il diminuito tasso del cambio, conseguenza delle migliorate condizioni del credito generale del paese, s'è risentito invece un aggravio per le accresciute esigenze dell'esercizio. A ciò ha contribuito il progredir del traffico, che ha richiesto un maggior numero di treni-chilometro, nonchè alcuni provvedimenti presi a favore del nostro personale, che, come per il passato, fu oggetto delle nostre migliori attenzioni. E di queste nostre cure a suo riguardo esso ha mostrato in diverse circostanze di rendersi conto: sicchè noi potemmo sempre far sicuro assegnamento su di lui per la regolarità e continuità nel servizio.

Ma la parte più forte nell'aumento delle spese è dovuta alle cause istesse, che vi enunciammo nello scorso anno e che si ripercossero anche sull'esercizio del 1901: cioè l'elevato prezzo dei carboni e dei metalli.

Le intemperie cagionaron pure nel 1901 alcuni considevoli guasti nelle linee, che furono rapidamente riparati. A tal proposito noi ci auguriamo che i provvedimenti concretati dal Governo per il bonificamento dei terreni e per il regime delle acque sieno al più presto attuati, poichè le nostre opere di difesa, per quanto rilevanti ed estese, non sono sempre sufficienti a prevenire l'irregolarità del corso delle acque.

Anche nel 1901, con lo stanziamento ordinario per le spese di rinnovamento, continuammo nel rifornire il materiale mobile, provvedendo tre vetture e ventotto carri, nonchè alcuni carri serbatoi.

Nel loro complesso gli utili netti dell'esercizio 1901 ascesero a L. 1,617,613.50 con un aumento di L. 20,507.56 di fronte al 1900.

Il bilancio generale è conforme a quello del precedente esercizio, salvo qualche lievissima differenza, di cui è inutile l'intrattenervi.

Il *fondo di rinnovamento* da L. 689,961.16 è salito a L. 702,954.65, e la *riserva straordinaria* da L. 497,106.75 a L. 502,025.19, rimanendo ferma in L. 2,000,000 la *riserva statutaria*.

I patrimoni della Cassa di Previdenza e della Cassa di Soccorso salirono rispettivamente a L. 1,063,200.11 e lire 486,183.77.

Dobbiamo in ultimo informarvi che col 1° agosto 1901 entrò in vigore la nuova convenzione per le nostre tariffe, che più sopra abbiamo ricordato, e di cui vi sono noti i precedenti per le relazioni che altra volta ve ne abbiam date. Facemmo quant'era in noi per portare a conoscenza del pubblico le mutate tariffe e condizioni di trasporto; ma è evidente che occorrerà qualche tempo prima che il commercio possa approfittarne. Nè i risultati de' cinque mesi, in cui esse furono applicate nel 1901, ci permettono di dare un giudizio sulla misura dell'influenza che esse sono destinate ad esercitare sul traffico.

In conformità alle disposizioni degli Statuti sociali vi presentiamo il Bilancio preventivo per l'anno 1902.

Come conclusione di quanto vi esponemmo, vi proponiamo di approvare:

1. La presente Relazione e il Bilancio consultivo dell'anno 1901, il quale chiude con L. 1,617,613.50 di utili netti;

2. Il pagamento del 5 0|0 sul capitale sociale eseguito agli azionisti allo scadere dei due semestri del 1901; nonchè il pagamento della relativa quota di ammortamento, eseguito in via di rimborso, di 200 Azioni estratte in dicembre ultimo scorso, nella complessiva somma di . . L. 1,285,000 —

3. Che con l'eccedenza attiva formata delle restanti . . . . » 332,613.50

L. 1,617,613.50

sia pagato l'uno e un quarto per cento alle Azioni e alle Cartelle di godimento, come saldo dividendo dell'esercizio 1901, e ciò alla scadenza semestrale 1° luglio 1902;

4. Il Bilancio preventivo per il 1902.

Infine v'invitiamo a voler procedere alla rinnovazione parziale del Consiglio d'Amministrazione ed alla nomina dei Sindaci.

LA LEGGE APPROVATA DALLA CAMERA

SUL

LAVORO DELLE DONNE E DEI FANCIULLI

Il disegno di legge sul lavoro delle donne e dei fanciulli è stato approvato dalla Camera secondo il testo formulato dalla Commissione, o con emendamenti proposti o accettati dalla Commissione medesima. Una sola modificazione fu approvata malgrado il parere contrario della Commissione: e fu quella dell'on. Pantano per stabilire che, dopo tre anni dalla promulgazione della legge, nei lavori sotterranei ove non esista trazione meccanica non possono essere impiegati fanciulli di età inferiore ai 14 anni compiuti, consentendo però che vi rimangano ora quei fanciulli che già vi sono impiegati e che hanno compiuti gli 11 anni.

Eccone il testo, che sarà presentato al Senato:

Art. 1. — I fanciulli dell'uno e dell'altro sesso per essere ammessi al lavoro negli opifici industriali, nei laboratori, nelle arti edilizie e nei lavori non sotterranei delle cave, delle miniere e delle gallerie, devono avere almeno l'età di 12 anni compiuti.

Potranno però rimanere quelli di 10 anni compiuti che vi si trovino già impiegati alla data dell'attuazione della presente legge.

Salvo il disposto dell'art. 4, nei lavori sotterranei delle cave, delle miniere e delle gallerie, non possono essere impiegati i fanciulli di età inferiore ai 13 anni compiuti e le donne di qualsiasi età.

Dopo tre anni dalla promulgazione della presente legge, nei lavori sotterranei delle cave, delle miniere e delle gallerie, ove non esista trazione meccanica, non potranno essere impiegati fanciulli d'età inferiore ai 14 anni compiuti.

Potranno però rimanere quelli di 11 anni compiuti che vi si trovino già impiegati alla data della presente legge.

Salvo ugualmente il disposto dell'art. 4, nei lavori peri

colosi o insalubri, ancorchè non siano eseguiti in opifici industriali, cave, miniere o gallerie, non possono essere impiegati i fanciulli di età minore di 15 anni compiuti e donne minorenni.

Art. 2. — Non possono essere ammessi ai lavori contemplati in questa legge e nel regolamento, di cui nell'art. 15, le donne minorenni ed i fanciulli sino a 15 anni compiuti, che non siano forniti di un libretto e d'un certificato medico, scritto nel libretto, da cui risulti che sono sani e adatti al lavoro cui vengono destinati.

Il libretto sarà conforme al modello che sarà stabilito nel regolamento, verrà somministrato ai Comuni dal Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, e rilasciato gratuitamente all'operaio dal Sindaco del Comune, dove questi ha la sua dimora abituale.

Il libretto deve indicare la data di nascita della donna minorenne e del fanciullo; che sono stati vaccinati; che sono riconosciuti sani e adatti al lavoro in cui vengono impiegati; che hanno frequentato il corso elementare inferiore, ai sensi dell'art. 2 della legge del 15 luglio 1877, n. 3961.

Ai fanciulli che, alla data della promulgazione di questa legge, manchino di questo ultimo requisito, è concesso un termine di tre anni per mettersi in regola.

L'ufficiale sanitario del Comune deve eseguire la visita medica e rilasciare il certificato nel libretto, senza alcun compenso a carico dell'operaio.

La spesa eventuale, tanto della prima visita medica, quanto delle successive, sarà a carico dei Comuni. Nel regolamento sarà stabilito in quali casi la visita medica dovrà essere rifiutata.

Il libretto, il certificato medico, il certificato di nascita e tutti i documenti necessari per ottenerli saranno esenti da tassa di bollo.

Art. 3. — Chiunque impieghi donne di qualsiasi età e fanciulli di età inferiore ai 15 anni compiuti, in lavori contemplati dalla presente legge e dal regolamento, deve farne in ogni anno regolare denunzia nei termini e nei modi che saranno stabiliti dal regolamento.

Dovrà pure nel corso dell'anno denunziarsi qualsiasi modificazione per cessazione permanente dei lavori, per cambiamento di ditta, per adozione di motori meccanici, o per altre cause, che saranno stabilite dal regolamento. Le denunzie saranno fatte in doppio esemplare alla Prefettura della provincia, dove l'azienda è esercitata, che le trasmetterà subito al Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio e dovrà tenere un registro colle indicazioni desunte dalle singole denunzie.

Tutti gli esercenti di aziende soggetti a questa legge, devono presentare entro sei mesi dall'applicazione di essa una nuova denunzia, indipendentemente da quella presentata in base alla legge 11 febbraio 1886, n. 3657 (serie 3ª), ed al regolamento 17 settembre 1886, n. 4082 (serie 3ª).

Art. 4. — Con Decreto Reale, sentito il parere del Consiglio superiore di sanità e del Consiglio delle industrie e del commercio, verranno determinati i lavori pericolosi o insalubri vietati ai fanciulli d'ambo i sessi, di età inferiore ai 15 anni compiuti, e alle donne minorenni.

Nello stesso modo saranno determinati, in via di eccezione, i lavori pericolosi o insalubri, nei quali potranno essere impiegati i fanciulli fino ai 15 anni compiuti e le donne minorenni, con le cautele e le condizioni che saranno reputate necessarie.

Art. 5. — Il lavoro notturno è vietato ai maschi di età inferiore ai 15 anni compiuti ed alle donne minorenni. Potranno però rimanere le donne di età superiore ai 15 anni compiuti, le quali alla data della promulgazione di questa legge, si trovino già impiegate in opifici industriali, cave o miniere.

Trascorsi cinque anni dalla promulgazione di questa legge, il lavoro notturno sarà vietato alle donne di qualsiasi età.

Durante questi cinque anni, le donne di qualsiasi età addette al lavoro notturno dovranno essere munite di libretto ai sensi dell'art. 2.

Il Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio potrà, sul parere favorevole del Consiglio sanitario provinciale, permettere, durante il triennio dalla promulgazione di questa legge, che alle donne minorenni attualmente impiegate in opifici industriali possano essere sostituite altre donne minorenni, d'età superiore ai 15 anni compiuti. Per lavoro notturno s'intende quello che si compie tra le ore 20 e le ore 6 dal 1° ottobre al 31 marzo; e dalle 21 alle 5 dal 1° aprile al 30 settembre.

Dove però il lavoro sia ripartito in due mute, esso potrà cominciare alle ore 5 e protrarsi fino alle 23.

Il Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio potrà, sul parere favorevole del Consiglio sanitario provinciale, variare i limiti sopradetti del lavoro notturno nei luoghi ove ciò sia richiesto da condizioni speciali di clima e di lavoro.

Art. 6. — Le puerpere non possono essere impiegate al lavoro se non dopo trascorso un mese da quello del parto, e in via eccezionale anche prima di questo termine, ma in ogni caso dopo tre settimane almeno, quando risulti da un certificato dell'ufficio sanitario del Comune di loro dimora abituale, che le condizioni di salute permettono loro di compiere, senza pregiudizio, il lavoro nel quale intendono occuparsi.

Art. 7. — I fanciulli d'ambo i sessi, che hanno compiuto il decimo anno, ma non ancora il dodicesimo, non possono essere impiegati nel lavoro per più di 8 nelle 24 ore del giorno; non più di 11 ore i fanciulli d'ambo i sessi dai 12 ai 15 anni compiuti, e non più di 12 ore le donne di qualsiasi età.

Il Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio potrà, temporaneamente ed eccezionalmente, autorizzare, sentito il parere del Consiglio sanitario provinciale, che l'orario giornaliero dei fanciulli dai 12 ai 15 anni compiuti venga prolungato al massimo fino a 12 ore, quando ciò sia imposto da necessità tecniche ed economiche.

Art. 8. — Il lavoro dei fanciulli e delle donne di qualsiasi età deve essere interrotto da uno o più riposi intermedi, della durata complessiva di un'ora almeno, quando supera le 6, ma non le 8 ore; di un'ora e mezza almeno quando supera le ore 8, ma non le 11; di due ore quando supera le 11 ore.

In nessun caso il lavoro per i fanciulli e le donne minorenni può durare senza interruzione per più di sei ore.

Art. 9. — Alle donne di qualsiasi età ed ai fanciulli fino ai 15 anni compiuti dev'essere dato ogni settimana un intero giorno (24 ore) di riposo.

Art. 10. — Salvo le prescrizioni di altre leggi e regolamenti, i proprietari, i gerenti, i direttori, gl'impresari, i cottimisti che impieghino fanciulli o donne di qualsiasi età, devono adottare e fare eseguire a norma del regolamento, tanto nei locali dei lavori e nelle relative dipendenze, quanto nei dormitori, nelle stanze di allattamento e nei refettori, i provvedimenti necessari a tutela dell'igiene, della sicurezza e della moralità.

Nelle fabbriche dove s'impiegano donne, dovrà permettersi l'allattamento sia in una camera speciale annessa allo stabilimento, sia permettendo alle operaie nutrici l'uscita dalla fabbrica nei modi e nelle ore che stabilirà il regolamento interno, oltre i riposi prescritti dall'art. 8.

La camera speciale di allattamento dovrà però sempre esistere nelle fabbriche dove lavorano almeno cinquanta operaie.

Art. 11. — I regolamenti interni delle aziende contemplate dalla presente legge, devono uniformarsi alle disposizioni di essa e del regolamento, di cui nell'articolo 15, e devono essere muniti del visto del Sindaco, come attestazione di autenticità ed affissi in luogo dove ne sia agevole la lettura agli interessati ed ai funzionari, di cui nell'articolo seguente.

Art. 12. — L'esecuzione della presente legge è affidata

al Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, il quale esercita la necessaria vigilanza per mezzo degli ispettori delle industrie, degli ingegneri e aiutanti ingegneri delle miniere e degli ufficiali di polizia giudiziaria.

Le persone incaricate del servizio di sorveglianza hanno libero accesso negli opifici industriali, nelle miniere, nelle cave e nelle gallerie, e accerteranno le contravvenzioni alle disposizioni della presente legge e del regolamento.

I verbali relativi saranno immediatamente trasmessi all'autorità giudiziaria competente.

Copia ne sarà pure trasmessa per notizia alla Prefettura locale.

Alle persone suddette sono applicabili le disposizioni del terzo capoverso dell'art. 5 della legge 17 marzo 1898, n. 80, rispetto alla divulgazione di segreti di fabbrica.

Art. 13. — Chiunque, essendo tenuto all'osservanza delle disposizioni contenute nei primi 9 articoli della presente legge, vi contravviene, è punito con ammenda fino a 50 lire per ciascuna delle persone impiegate nel lavoro e alle quali si riferisce la contravvenzione, senza che mai possa sorpassarsi la somma complessiva di L. 5000.

Per le contravvenzioni alle disposizioni degli articoli 10 e 11, la pena è dell'ammenda da 50 a 500 lire.

Per le contravvenzioni alle disposizioni del regolamento prevedute nell'art. 17, si potrà comminare l'ammenda sino a 50 lire.

In caso di recidiva la pena è aumentata da un sesto a un terzo.

Il provento delle pene pecuniarie sarà devoluto alla Cassa Nazionale di previdenza per la vecchiaia e l'invalidità al lavoro, istituita con legge del 17 luglio 1898, n. 350.

Art. 14. — Nelle contravvenzioni, per le quali è stabilita la sola pena dell'ammenda, l'imputato può far cessare il corso dell'azione penale pagando, prima dell'apertura del dibattimento, una somma corrispondente al massimo della pena stabilita per la contravvenzione commessa, oltre alle spese del procedimento.

Art. 15. — Entro sei mesi dalla pubblicazione della presente legge nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno, le norme per l'attuazione di essa saranno stabilite in un regolamento da approvarsi con Decreto Reale, sentito il parere del Consiglio di Stato, del Consiglio superiore di sanità e del Consiglio dell'industria e del commercio. La legge entrerà in vigore quattro mesi dopo la pubblicazione del regolamento.

Le successive modificazioni al regolamento entreranno pure in vigore quattro mesi dopo la loro pubblicazione.

Art. 16. — Sono abrogate tutte le disposizioni contrarie alla presente legge.

IL NUOVO ORGANICO DEL PERSONALE FERROVIARIO

DAL 1° GENNAIO 1902

Ecco le tabelle del nuovo organico della Rete Mediterranea, concordate tra il Governo ed i ferrovieri.

Quelle per l'Adriatica e la Sicula non recano sostanziali differenze.

Gli Ingegneri.

Gli ingegneri applicati e gli applicati legali avranno uno stipendio minimo di L. 2100, uno massimo di L. 3000, e raggiungeranno questo massimo in 4 anni; i sotto-cassieri uno stipendio minimo di L. 2400 e un massimo di L. 4500, raggiungibile in 27 anni; i sotto-capi d'ufficio un minimo di L 2400 e un massimo di L 4500, in 27 anni; gli agenti ripartitori un minimo di L. 2400 e un massimo di L. 4500, in 27 anni; i collaudatori un minimo di L. 3000 e un massimo di L. 4200, in anni 15; i capi-disegnatori un minimo di L 3000 e un massimo di L. 4200, in 15 anni; gli aiutanti ingegneri un minimo di L. 3000 e un massimo di L. 4200, in 15 anni; i revisori dei veicoli un minimo di L. 2400 e un massimo di L. 3600, in 21 anni; gli assistenti tecnici un minimo di L. 1500 e un massimo di L. 3600, in 33 anni; gli applicati principali un minimo di L. 2400 e un massimo di L. 3600, in 18 anni; i disegnatori principali un minimo di L. 2400 e un massimo di L. 3600, in 18 anni; i contabili un minimo di L. 2100 e un massimo di L. 3600 in 22 anni.

Gli Impiegati.

Gli impiegati avranno un minimo di L. 1200 e un massimo di L. 3300, raggiungibile in 30 anni; gli applicati un minimo di L. 1500 e un massimo di L. 3000, in 26 anni; i disegnatori un minimo di L. 1500 e un massimo di lire 3000, in 26 anni; i commessi un minimo di L. 1200 e un massimo di L. 2100, in 23 anni; gli aiutanti commessi un minimo di L. 900 e un massimo di L. 1800, in 27 anni; i capi-uscieri un minimo di L. 1500 e un massimo di L. 2100, in 15 anni; i fattorini un minimo di L. 1020 e un massimo di L. 1500, in 19 anni; gli uscieri un minimo di L. 1200 e un massimo di L. 1650, in 14 anni; i portieri un minimo di L. 900 e un massimo di L. 1350, in 19 anni; i manovali un minimo di L. 1.80 al giorno e un massimo di L. 2.70, in 25 anni.

I commessi un minimo di L. 1200 e un massimo di L. 2100, in 23 anni; gli aiutanti commessi un minimo di L. 900 e un massimo di L. 1800, in 27 anni; i sorveglianti tecnici un minimo di L. 1350 e un massimo di L. 2400, in 23 anni; i capi-conduttori un minimo di L. 1080 e un massimo di L. 1800, in 23 anni; i capi-manovra un minimo di L. 1080 e un massimo di L. 1800, in 23 anni; i guarda-magazzino un minimo di L. 960 e un massimo di L. 1800, in 25 anni; i capi-deviatori un minimo al giorno di L. 2.60 e un massimo di L. 4.60, in 23 anni; i capi-squadra tecnici un minimo al giorno di L 3.25 e un massimo di L. 6, in 25 anni; gli assistenti un minimo annuo di L. 780 e un massimo di L. 1500, in 30 anni; gli operai meccanici un minimo giornaliero di L. 3.25 e un massimo di L. 6, in 25 anni; i conduttori un minimo annuo di L. 960 e un massimo di L. 1200, in 13 anni; i capi frenatori un minimo giornaliero di L. 2.50 e un massimo di L. 3.60, in 13 anni; i capi-squadra manovratori un minimo di lire 2 50 e un massimo di L. 4, in 24 anni; i capi-squadra un minimo di lire 2.30 e un massimo di lire 3.40, in 20 anni; i guardafreni un minimo annuo di L. 900 e un massimo di lire 1080, in 14 anni; i guarda-fili un minimo giornaliero di lire 2.50 e un massimo di L. 4.20, in 27 anni; gli illuminatori lampisti un minimo di L. 2.50 e un massimo di L. 4.20, in 27 anni; i guarda-stazione un minimo annuo di L. 720 e un massimo di L. 1200, in 30 anni; i manovratori un minimo giornaliero di L. 2 e un massimo di L. 3.40, in 23 anni; i frenatori un minimo di L. 2 30 e un massimo di L. 3, in 24 anni; i deviatori un minimo di L. 2.10 e un massimo di L. 3.10, in 19 anni; i guarda-barriere (uomini) un minimo di L. 1.80 e un massimo di L. 2, in 25 anni; i manovali un minimo di L 1.80 e un massimo di L. 2.70, in 25 anni; i guarda-barriere (donne) un minimo di L. 0.30 e un massimo di L. 0.75, in 25 anni.

Magazzini.

I magazzinieri avranno un minimo di L. 2700 all'anno e un massimo di L. 4500, in 20 anni; i sotto-magazzinieri un minimo di L. 2100 e un massimo di L. 3600, in 21 anni; gli applicati principali un minimo di L. 2400 e un massimo di L. 3600, in 18 anni; gli applicati un minimo di L. 1500 e un massimo di L. 3000, in 26 anni; i commessi un minimo di L. 1200 e un massimo di L. 2100, in 23 anni; gli aiutanti commessi lo stesso stipendio, ma in 27 anni; i sorveglianti dei magazzini un minimo di L. 900 e un massimo di L. 1800, in 28 anni; i capi-

squadra di magazzino un minimo salario giornaliero di L. 2.30 e un massimo di L. 3.80, in 30 anni; i manovali dei magazzini un salario minimo giornaliero di L. 1.80 e un massimo di L. 2.80, raggiungibile in 29 anni.

Sorveglianza della linea e lavori.

I sorveglianti dei lavori un minimo di L. 1140 e un massimo di L. 2100 in 28 anni; i sorveglianti un minimo di L. 1020 e un massimo di L. 1800 in 24 anni; i capisquadra tecnici un minimo di L. 3.25 al giorno e un massimo di L. 6 in 25 anni; i brigadieri un minimo di lire 2.20 al giorno e un massimo di L. 3.20 in 26 anni; gli artieri un minimo di L. 2.30 al giorno e un massimo di L. 4.60 in 19 anni; i deviatori un minimo di L. 2.10 al giorno e un massimo di L. 3 10 in 19 anni; gli aiutanti operai un minimo di L. 2 al giorno e un massimo di L. 3; i guardiani un minimo di L. 1.70 al giorno e un massimo di L. 2.30 in 25 anni, entrambe le categorie; i cantonieri un minimo di L. 1.70 al giorno e un massimo di L. 2.30 in 25 anni; i guarda-barriere un minimo di L. 0.30 e un massimo di L. 0.75.

Depositi della trazione ed officine.

I capi-deposito e i capi di officina avranno un minimo di L. 3000 e un massimo di L. 4500 in 28 anni; i sottocapi di deposito e i sotto capi di officina un minimo di L. 2400 e un massimo di L. 3600 in 16 anni; gli applicati un minimo di L. 1500 e un massimo di L. 3000 in 26 anni; i commessi un minimo di L. 1200 e un massimo di L. 2100 in 23 anni; i gerenti un minimo di L. 1200 e un massimo di L. 2100 in 21 anni; i commessi d'officina un minimo di L. 1200 e un massimo di L. 2400 in 24 anni; i macchinisti un minimo di L. 1500 e un massimo di L. 2700 in 21 anni; gli aiutanti commessi un minimo di L. 900 e un massimo di L. 1800 in 27 anni; i capi-verificatori un minimo di L. 1500 e un massimo di L. 3000 in 24 anni; i capi d'arte un minimo di lire 1350 e un massimo di L. 3000 in 27 anni; i guarda deposito un minimo di L. 900 e un massimo di L. 1500 in 27 anni; i fuochisti un minimo di L. 900 e un massimo di L. 1500 in 23 anni; i fuochisti accudienti alle locomotive un minimo giornaliero di L. 2.50 e un massimo di L. 3 80 in 25 anni; i conduttori di macchine fisse un minimo giornaliero di L. 3 e un massimo di L. 5 in 29 anni; i verificatori un minimo di L. 3 e un massimo di L. 5 in 29 anni; i capi-squadra un minimo di L. 2.30 e un massimo di L. 3.40 in 20 anni; gli untori un minimo di L. 2.30 e un massimo di L. 3 in 26 anni; i manovali alla stazione un minimo di L. 1.80 e un massimo di L. 2.70 in 26 anni.

Stazioni, gestioni e treni.

I capi-stazione di primo grado avranno un minimo annuo di L. 3000 e un massimo di L. 3900 in 13 anni; i gestori principali un minimo di L. 3000 e un massimo di L. 4500 in 21 anni; i capi stazione di secondo grado un minimo di L. 2400 e un massimo di L 3300 in 13 anni; i gestori un minimo di L. 1800 e un massimo di L. 3600 in 25 anni; gli applicati principali un minimo di L. 2400 e un massimo di L. 3600 in 18 anni; i capi-conduttori principali un minimo di L. 2100 e un massimo di L. 3300 in 17 anni; i capi-stazione di terzo grado un minimo di L. 1650 e un massimo di L. 3000 in 20 anni; i sottocapi conduttori principali un minimo di L. 1650 e un massimo di L. 2400 in 12 anni; i controllori viaggianti speciali un minimo di L. 1350 e un massimo di L. 3000 in 23 anni; gli applicati un minimo di L. 1500 e un massimo di L. 3000 in 26 anni; i controllori viaggianti un minimo di L. 1350 e un massimo di L. 2700 in 20 anni; i capi di fermata un minimo di L. 1080 e un massimo di lire 1800 in 24 anni.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Il nuovo Ministro dei Lavori Pubblici.

Con Decreto 26 corrente, S. M. il Re ha nominato Ministro dei Lavori Pubblici l'avvocato Nicola Balenzano, senatore del Regno, che nello stesso giorno ha prestato giuramento nelle mani di S. M. Nel giorno successivo egli ha preso possesso del suo dicastero.

L'on. Niccolini, cedendo alle istanze che gli aveva fatte l'on. Balenzano, conserva l'ufficio di Sotto-Segretario di Stato ai Lavori Pubblici.

Il nuovo Ministro ha diramato agli Ispettori Compartimentali e agli Ingegneri-Capi del Genio civile, nonchè agli Ispettori dei Circoli ferroviari, la seguente lettera-circolare:

« Chiamato dalla fiducia di S. M. il Re a reggere il Ministero dei Lavori Pubblici, nell'assumere l'alto ufficio, invio a V. S. Ill.ma un cordiale saluto, confidando nella efficace cooperazione sua e dei funzionari dipendenti ».

Il comm. avv. Enrico Franza conserverà anche, col nuovo Ministro, il posto, con tanta solerte intelligenza finora occupato, di capo di gabinetto.

><

Pel riscatto del Sempione.

La Commissione dei Delegati del Ministero della Guerra, del Tesoro e dei Lavori Pubblici, presieduta dall'on. Alfredo Baccelli, sotto-segretario di Stato per gli Affari Esteri, ha compiuto il suo lavoro concretando le garanzie d'ordine militare e commerciale che il Governo Italiano dovrà chiedere, data l'eventualità del riscatto della linea del Sempione, da parte del Governo Svizzero. Nei primi di aprile si terrà a Milano un'adunanza degli Enti interessati, presieduta dal comm. Ottolenghi.

><

L'esercizio economico sulla Sparanise-Gaeta.

Sappiamo che il Ministero della Guerra, all'uopo interpellato da quello dei Lavori Pubblici, ha dichiarato che da parte sua nulla osta all'attuazione dell'esercizio economico sulla linea da Sparanise a Gaeta, pel quale è stata presentata regolare proposta dall'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo.

><

Ferrovia Tezze-Bassano-Mestre.

La Commissione per le ferrovie complementari ha approvato la Relazione della Sotto-Commissione per la linea ferroviaria Tezze-Primolano-Bassano-Mestre, che farà parte della nuova linea internazionale Venezia-Trento. La Commissione ha opinato che se ne possa affidare la costruzione e l'esercizio al Comune di Venezia.

><

Conferenza per i trasporti militari in ferrovia.

Il giorno 17 del corrente mese si è iniziata, presso il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, una nuova serie di conferenze della Commissione — plenaria — incaricata dell'esame del nuovo schema di regolamento per i trasporti militari in ferrovia. Queste conferenze hanno continuato fino a tutto il 26 corrente, nel qual giorno si è deciso di sospenderle, per riprenderle il giorno 2 aprile p. v., e continuarle fino ad esaurimento del mandato.

Nelle conferenze dal 17 al 26 corrente sono state con-

cordate nella massima parte le questioni la cui soluzione era rimasta sospesa in seno alla Sotto-Commissione, che aveva ricevuto incarico dalla Commissione dell'esame dettagliato dello schema di regolamento e di riferirne alla Commissione stessa. Fra le questioni risolte figura quella essenzialissima dell'ammissione alla tariffa militare dei trasporti delle masserizie degli ufficiali, sottoufficiali e soldati.

Le conferenze sono presiedute dal comm. Sanguini, ed alle medesime hanno preso parte: *Per l'Ispettorato Governativo:* oltre al prefato comm. Sanguini, i signori cav. Barili e cav. De Benedetti; *pel Ministero della Guerra:* i signori comm. Caroncini, colonnelli Piacentini e Vitali, cav. Chiodarelli, cav. Porporati e capitano Galli; *pel Ministero della Marina:* il signor cav. Mossini; *per la Mediterranea:* i signori cav. Donadon, cav. Ferrari, De Gregori e Cortassa; *per l'Adriatica:* i signori cav. Bonnelli, ing. Mannini, Sorbi e Gardelin; *per la Sicula:* il signor Prinzi.

><

Consiglio delle tariffe.

Il giorno 16 del mese di maggio p. v. si riunirà in Roma, presso il Ministero dei Lavori Pubblici, il Consiglio delle tariffe per le strade ferrate, per discutere e deliberare intorno ad importanti quesiti stati sottoposti al suo esame e parere.

Fra questi figura quello portante il numero LVIII, così formulato: « Se il regolamento, in caso di interruzione di linee, informato alle disposizioni del Capo XI delle tariffe, sia da ritenersi applicabile soltanto allorchè l'interruzione sia dovuta a caso fortuito od a forza maggiore, ovvero anche quando abbia avuto origine da fatto, colpa o negligenza della Società esercente ». Il quesito è stato esaminato, e ne riferirà in Consiglio una Commissione composta dei signori comm. Gherardo Callegari, comm. ing. Natale Marchettini, cav. avv. Giovanni Battista Marchesini.

><

L'onere finanziario delle ferrovie complementari.
Il piano dell'ex-Ministro Giusso.

La *Stampa* reca questa intervista con l'ex-Ministro Giusso, che reputiamo utile di riprodurre.

« Presentemente — ha detto l'on. Giusso — il bilancio dei Lavori Pubblici spende diciotto milioni all'anno per costruzioni ferroviarie. Ma questa somma va d'anno in anno diminuendo, a misura che si diminuiscono i lavori ai quali è destinata.

« Io non ho mai detto nè pensato che alle ferrovie complementari si dovesse provvedere con nuovi stanziamenti; ma sì che vi si dovesse provvedere con ciò che via via avanza dei diciotto milioni.

« Le complementari sono in tutto diciassette, e misurano 1000 chilometri. Per lo meno una diecina di queste linee, molte delle quali abbiamo approvate, possono essere costrutte dall'industria privata, con sussidi chilometrici da tre a seimila lire.

« Dato che così possano farsi 400 chilometri, l'onere del bilancio sarà al massimo di L. 2,400,000. Ma quest'onere non graverà nè tutto in una volta sola, nè subito. A buon conto bisogna che i concessionari costruiscano prima le linee per aver diritto al sussidio. Secondo i miei calcoli, il Tesoro non comincierà a pagare che nel 1903-1904, quando cioè saranno già in parte disponibili i diciotto milioni ora stanziati ».

L'on. Giusso rimane ancora assolutamente convinto che la direttissima Roma-Napoli deve farsi con un sussidio al massimo da otto a diecimila lire al chilometro.

Le offerte che egli ebbe quando era Ministro lo hanno confermato in questa persuasione. Ad ogni modo, a parer suo, la linea, 200 chilometri, non deve importare per lo Stato che un onere di due milioni, o, al massimo, due milioni e mezzo all'anno.

Sono dunque 600 dei 1000 chilometri da costruire, e cinque milioni dei diciotto già assorbiti.

Rimangono altri 400 chilometri che, a parere del Giusso, non possono concedersi all'industria privata, sia perchè non c'è chi li chiegga, o sia perchè, promettendo un largo reddito, non conviene darli via.

A queste linee si dovrebbe provvedere a mano a mano che vi sono i denari, restando sempre nei limiti dei diciotto milioni (meno i cinque già presi) ora stanziati.

Questo è il piano che l'on. Giusso aveva formato.

><

Ferrovie del Mediterraneo.
(*Dirigenza del Servizio del Materiale*).

In seguito alla morte del compianto ing. cav. Giuseppe Bertoldo, essendo rimasto vacante il posto di Capo Servizio del Materiale, col 1° aprile p. v. il Capo Servizio Aggiunto del Servizio Trazione ed Officine (1° Compartimento), cav. ing. Stanislao Fadda, passerà al predetto Servizio del Materiale coll'incarico di dirigerlo fino a nuove disposizioni.

><

Congresso delle Società Cooperative Siciliane a Palermo.

Nei giorni 27, 28 e 29 maggio p. v. avrà luogo a Palermo il primo Congresso regionale delle Società Cooperative Siciliane. L'Amministrazione delle Strade Ferrate della Sicilia, d'accordo coll'Ispettorato governativo, concederà la riduzione del 60 e 70 0[0 sulla tariffa ordinaria, a seconda che il Congressista parta da una stazione sicula distante da Palermo meno o più di 70 chilometri. Ai Congressisti provenienti dal continente verranno accordati i prezzi della concessione speciale prima.

><

Riduzione biglietti abbonamento sulla Nord-Milano.

Il Ministero dei Lavori Pubblici ha approvato una proposta presentata dalla Società delle Ferrovie Nord-Milano, avente lo scopo di ridurre la propria tariffa dei biglietti di abbonamento fra la stazione di Milano-Nord e le stazioni sottoposte alla concorrenza delle linee Milano-Gallarate-Varese e Gallarate-Laveno della Rete Mediterranea.

Il decreto relativo approva anche alcune modificazioni alle norme e condizioni per tutti i biglietti di abbonamento che la predetta Società ha giudicato opportune. Fra queste modificazioni figura una importante concessione (che si attua per la prima volta in Italia), quella cioè che l'abbonato può far modificare il proprio biglietto, e può anche ottenere il rimborso di una parte del prezzo pagato, in determinate eventualità. Nella tariffa speciale poi per più abbonamenti, viene introdotta la facilitazione di poter far sostituire il titolare dell'abbonamento, mediante il pagamento di una sopratassa.

><

Derivazione di acque pubbliche.

Gli ingegneri Giuseppe Ciceri e Giovanni Battista Conti hanno presentato il progetto e la domanda di concessione per la costruzione di un canale navigabile industriale fra Sondrio e Morbegno. Questo canale dovrebbe

essere costituito da quattro tronchi, mediante quattro diverse e successive derivazioni dal fiume Adda, e cioè:

1° tronco, svolgentesi in destra di Adda, ed esteso dalla confluenza del torrente Venina fino alla confluenza del Malleno. La quantità d'acqua da derivarsi sarebbe di mc. 24 al 1″, di cui mc. 22 da impiegarsi per forza motrice su un salto di m. 6.87, ottenendo una forza di cavalli teorici 2015;

2° tronco, sulla sinistra di Adda, dalla confluenza del Malleno alla località Valle, sotto Berbenno. Il volume d'acqua da derivarsi sarebbe di mc. 24.50, di cui m. 22.50 per forza motrice su un salto di m. 14.69, ottenendo una forza di cavalli teorici 4407;

3° tronco, in destra d'Adda, dal detto punto alla confluenza del Masino. Il volume d'acqua da derivarsi sarebbe di mc. 25, di cui 23 per forza motrice su un salto di m. 5.30, ottenendosi una forza di cavalli teorici 1625;

4° tronco, in sinistra d'Adda, dal detto punto alla confluenza del Bitto. Il volume d'acqua da derivarsi sarebbe di mc. 32, di cui 30 per forza motrice su un salto di m. 38, ottenendosi una forza di cavalli teorici 15,200.

Il totale della forza ritraibile con 7 salti successivi sarebbe di 23,247 cavalli teorici, con una spesa totale preventivata, per tutte le opere, di L. 7,632,000, e quindi per un'aliquota di spesa per cavallo di L. 329.

><

Ferrovia del Sempione.

(Visita ai lavori dei laureandi ingegneri di Torino).

I laureandi Ingegneri della R. Scuola d'Applicazione del Valentino, partiti sabato scorso alla volta del Sempione col prof. Baggi e cogli ingegneri assistenti Davico e Tommasina, per visitare i lavori del grande traforo e quelli della linea Domodossola-Iselle, ritornarono martedì sera, pienamente soddisfatti della interessante gita compiuta.

Ad Iselle, grazie alla cortesia dell'Impresa Brandt, Brandau e C., e colla guida dell'ing. Pressel, direttore dei lavori, e degli ing. Lanino, Cattò, Gilardi e Bazzani, poterono visitare minutamente il cantiere esterno, e spingendosi fino all'avanzata della grande galleria, rendersi conto del modo col quale l'Impresa ha saputo e sa vittoriosamente fronteggiare gli ostacoli provenienti dalla grande quantità d'acqua (circa 1000 litri al 1″) che irrompe in galleria, e dalle enormi spinte del terreno franoso, che attualmente si attraversa.

Non meno interessante fu la visita fatta ai cantieri della Domodossola-Iselle, e specialmente alle gallerie di Trasquera ed elicoidali; visita gentilmente concessa non solo, ma grandemente favorita dalla Direzione Generale della Rete Mediterranea, e resa sommamente istruttiva dalla presenza dell'ing. cav. Cauda, direttore generale dei lavori, venuto espressamente da Domodossola, e degli ing. Bazzaro, Gozzi, Guidi e Manacorda.

A complemento dell'importante gita, gli allievi, nel ritorno, passando per il Lago Maggiore ed Oleggio, fecero una diversione a Vizzola per visitarvi il grandioso impianto idro-elettrico, il quale, utilizzando le acque del Ticino, è capace di fornire circa 2000 cavalli di forza.

Alla Direzione Generale della Mediterranea, che con somma cortesia volle anche offrire ai gitanti un sontuoso *lunch;* all'Impresa Brandt, Brandau e C.; agli ingegneri tutti, che contribuirono alla buona riuscita del viaggio d'istruzione, gli allievi ingegneri porgono vivi ringraziamenti, mentre addimostrano la loro gratitudine al direttore della Scuola, comm. prof. A. Cossa, che favorì sotto ogni rapporto il viaggio.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Gare aggiudicate).

Presso la Direzione Generale della Società esercente la Rete Adriatica hanno avuto luogo le gare per l'appalto dei seguenti lavori:

Impianto di travate metalliche a 10 manufatti, sulla linea Prato-Pistoia. Delle 16 Ditte ammesse alla gara, 13 hanno presentata offerta, e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta B. Kohler col ribasso del 23.85 0[0;

Ampliamento del servizio merci nella stazione di San Bonifacio. Delle 11 Ditte ammesse alla gara, 7 soltanto hanno presentato offerta, e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Rosino-Dusi, col ribasso del 20.50 0[0;

Sistemazione del tratto di ferrovia Foligno-Falconara, fra i km. 284.228 e 284.884. Delle 14 Ditte ammesse alla gara, 5 soltanto hanno presentata offerta, e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Sante Barchiesi, col ribasso del 15.05 0[0;

Ampliamento della stazione di Borgo S. Donnino. Delle 12 Ditte ammesse alla gara, 4 soltanto hanno presentato offerta, e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Carlo Roncari, col ribasso del 15.10 0[0.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

RETE MEDITERRANEA:

Impianto d'una stazione per incrocio dei treni fra la stazione di Ventimiglia e il Confine francese, e precisamente fra i km. 150.920 e 151.271 della linea Sampierdarena-Confine francese, per L. 71,500.

Acquisto di 25 locomotive tender (tipo nuovo), per l'importo di L. 2,125,000; 25 bagagliai con compartimento posta, *Du*, per l'importo di L. 300,000; 12 carri per equipaggi e scuderia, *G*, per l'importo di L. 144,000; 1100 carri scoperti, *L*, da 17 a 18 tonn., metà con freno e metà senza freno a mano, per l'importo di lire 5,500,000; 14 locomotive, sigla carrello, per l'importo di L. 1,680,000.

Ampliamento del fabbricato viaggiatori e costruzione di cessi isolati nella stazione di Momo, per L. 3070.

RETE ADRIATICA:

Estensione delle difese contro le zanzare nelle case cantoniere, negli alloggi delle stazioni e nei dormitori di alcune linee o tronchi di linea, in zone di malaria, per L. 123,250.

Prolungamento del marciapiede principale nella stazione di Verona (Porta Vescovo), per L. 1300.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

RETE MEDITERRANEA:

Riparazione dei guasti prodotti all'argine ferroviario dagli straripamenti del rio Ricciardo, fra i km. 112 e 113.600 della linea Bra-Carmagnola, L. 1200.

Alzamento per la lunghezza di m. 15 della scogliera a valle della spalla lato Reggio, del ponte al km. 47.902 della linea Battipaglia-Castrocucco, L. 600.

Sistemazione a sagoma normale del piano caricatore sotto il magazzino merci nella stazione di Fossano, L. 465.

Consolidamento del rilevato, in frana, fra le stazioni di Montoro e Solofra, sulla Cancello-Avellino, L. 3400.

Chiusura della tettoia della squadra di rialzo presso il Deposito locomotive della stazione centrale di Napoli, L. 1800.

Costruzione di un tombino di scolo delle acque pluviali del piazzale della stazione di Bolzano e lastricatura con tacchi di Spezia del sottovia al km. 156.444, nella stazione stessa, L. 1770.

Ricambio delle copertine in pietra dei manufatti esistenti fra le stazioni di Novi Ligure e di Rivarolo, lire 30,020.

Formazione di due fasci di rotaie a sostegno del binario in corrispondenza al manufatto sul cavo Campolestro, al km. 34.718 della linea Alessandria-Arona, L. 250.

Costruzione di un'impalcatura metallica in ferro omogeneo, in sostituzione dell'attuale arcata in muratura, sul cavo Campolestro, al km. 34.718 della linea Alessandria-Arona, L. 4650.

Impianto di una bilancia a ponte da 30 tonn. nella stazione di Alpignano, L. 6224.

Rete Adriatica:

Costruzione di un solaio in cemento sopra il locale destinato ad uso di officine, annesso alla rimessa locomotive della stazione di Fabriano, L. 245.

Sistemazione dei cessi isolati nella stazione di Terni, L. 2150.

Ricostruzioue in pietra da taglio, anzichè in legno, dei coronamenti delle briglie dei canali murati a monte dei ponticelli, ai km. 38.897 e 42.098, sul rivo Macinante e sul torrente Acquara, sulla linea Foggia-Napoli, L. 700.

Rifacimento con rotaie d'acciaio del modello RA^3, da m. 12, su 14 appoggi, di m. 3000 di binario armato con rotaie di ferro, fra i km. 14.479 e 17.479 della linea Rovigo-Chioggia, L. 24,000.

Impianto di una nuova stadera a ponte, a rotaie continue, della portata di 30 tonn. ed a tavolato di m. 5.50 nelle Officine del materiale mobile di Verona, L. 6300.

Impianto di nuovi binari e costruzione di marciapiedi nella stazione di Albate Camerlata, dove la linea Lecco-Como si innesta nella linea Milano-Chiasso, L. 56,100.

Acquisto ed impianto di una smerigliatrice, un tornio per filettare e pettinare tiranti di rame, una sega per tagliare tubi di ferro, un trapano a colonna per fori nel ferro, una macchina per formare, una sega a caldo per fucinatori, un apparecchio a smeriglio per rettificare fusi di sale montate e di un motore elettrico su carrello per macchine portatiti nelle Officine di Firenze, e di una macchina per tagliare e filettare tubi di ferro, un maglio a vapore da kg. 250, un trapano a colonna per fori nel ferro, una raddrizzatrice a mano per larghezza di tavole fino a 300 mm., una affilatrice e trasmissione con ruota di pietra e una sega circolare per legname nelle Officine di Lucca, L. 29,000.

Sistemazione del servizio d'acqua nella stazione di Pontebba, L. 16,000.

Rete Sicula:

Lavori occorrenti presso la stazione di Catania per l'impianto dei binari di allacciamento con la ferrovia Circumetnea, L. 1031.40.

><

Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

(Affari trattati nell'adunanza del 24 marzo 1902).

Lavori di completamento e di restauro sul tronco Acqualagna-Urbino, della linea Sant'Arcangelo-Fabriano.

Lavori di completamento sul tronco Fabriano-Pergola, della linea Sant'Arcangelo-Fabriano,

Rinforzo del muro di sostegno a piedi della frana Provenzano, sulla linea Battipaglia-Reggio, e sistemazione dell'ultimo tratto del cunettone sboccante sul detto muro.

Ricambio dei dadi rotti nei coronamenti dei nuovi frontali dei manufatti e dei muri di sostegno fra le stazioni di Sant'Eufemia e di Reggio Calabria.

Liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Sighieri per il consolidamento di diversi tratti dell'argine stradale fra le stazioni di Pisa e di Migliarino.

Deviazione del fosso Montagnole, transazione con l'Impresa Angeloni.

Ampliamento di 22 case cantoniere semplici sulla linea Sondrio-Colico-Chiavenna.

Domanda dell'Impresa Lenzi per essere esonorata dalla fornitura e posa in opera della ghiaia per il primo strato della massicciata nei lavori della deviazione definitiva della linea Chiusi-Orte, presso Orvieto.

Transazione con la contessa di Marsciano per il risarcimento dei danni arrecati alla sua proprietà in seguito alla costruzione del ponte del Renaro, sulla linea Roma-Chiusi.

Concessione di compensi all'Impresa Baldassarini, assuntrice della fornitura della ghiaia occorsa per l'impianto del secondo binario fra le stazioni di Roma Termini e Roma S. Paolo.

Transazione con la signora Sgrò Procopia per risarcimento dei danni imputabili a ristagno d'acqua nel fondo Roello, sulla linea Taranto-Reggio.

Impianto del servizio merci a piccola velocità nella stazione di Castel d'Agogna, sulla linea Castagnole-Mortara.

Concessione di un compenso alla Ditta Di Blasi, in dipendenza dei lavori di consolidamento della trincea fra i km. 328.405 e 328.515 della linea Battipaglia-Reggio.

Ampliamento e sistemazione della stazione di Borgo a Buggiano, sulla linea Pistoia-Pisa.

Proroga del termine assegnato per l'ultimazione delle espropriazioni e dei lavori per l'impianto di un terzo binario nella stazione di Abano.

Impianto di un nuovo binario nella stazione di Carroceto, sulla linea Albano-Nettuno.

Progetti per l'impianto del servizio merci a piccola velocità nella stazione di S. Lorenzo al mare, sulla linea Genova-Ventimiglia.

Misurazione della linea Mandela-Subiaco per l'applicazione del sussidio annuo chilometrico.

Convenzione col signor Fages per la costruzione di una tettoia a distanza ridotta dalla ferrovia Milano-Chiasso.

Convenzione con la Società Elettricità Alta Italia per la concessione di attraversare con condutture elettriche la ferrovia Torino-Milano.

Convenzione con le Officine a gas di Savona per sottopassare la linea Genova-Ventimiglia con un tubo per gas, ed impiantare una colonna porta-fanale a distanza ridotta dalla ferrovia.

Convenzione col signor Michallet per la costruzione di un terrazzo a distanza ridotta dalla linea Genova-Ventimiglia.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

La Quarta Sezione del Consiglio di Stato, in una vertenza fra il Comune di Palermo ed il Ministero della Pubblica Istruzione, ha preso la seguente decisione: « Il termine per ricorrere contro un provvedimento amministrativo decorre dalla comunicazione ufficiale che ne sia stata data all'interessato. Il ricorso in via gerarchica proposto fuori termine può valere come denuncia, ma in

questo caso è rimesso al prudente arbitrio dell'Autorità superiore di provvedere o no all'annullamento dell'atto denunciato ».

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Biglietti di andata e ritorno*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate dell'Adriatico, di concerto coll'Ispettorato governativo, ha disposto la istituzione, in via di esperimento, dei normali biglietti di andata e ritorno delle tre classi, da Montecalvo per Napoli, e dalla fermata di Mezzano Rondani per Parma.

><

Sentenze di Cassazione e di Corte d'Appello.

La Cassazione di Torino, con sentenza 10 dicembre 1901, ha stabilito che il diritto di prelazione, di cui all'art. 270 della legge sui lavori pubblici, compete al primo, in ordine di tempo, fra i concessionari delle varie linee della cui diramazione, intersecazione o prolungamento si tratta.

Quando a questo primo concessionario sia, per riscatto o per altro motivo, succeduto lo Stato, a questo si trasmette pure il diritto di prelazione, potendo ben coesistere in esso le due qualità di concedente e di concessionario, delle quali l'una deriva dalla concessione, che è atto compiuto *jure imperii*, l'altra deriva dal riscatto che, in quanto genera il trapasso di proprietà, è atto compiuto *jure gestionis*.

Può quindi lo Stato esercitare tale diritto, o direttamente o per mezzo di un terzo cui l'abbia ceduto, senza che alcuno dei concessionari delle altre linee concesse dopo quella riscattata, ancorchè anteriormente al riscatto, acquisti diritto a risarcimento di danni, nè in confronto dello Stato, nè in confronto del suo avente causa.

Questi criteri sono applicabili anche alle ferrovie concesse prima del 1865, in virtù degli art. 270 e 299 della legge 20 marzo 1865, e dell'art. 229 della precedente legge 20 novembre 1859.

— In materia di *regolamenti edilizi*, la Cassazione di Napoli, in una causa Catalano contro il Comune di Napoli, ha emessa la seguente sentenza:

« È a ritenersi legittimo il regolamento edilizio comunale che, votato ed approvato a forma di legge, importi limitazione all'uso della proprietà, autorizzando il collocamento di tubi di gas, fontanine, tabelle varie, orinatoi, fili telegrafici e telefonici od altro, sulle pareti esterne di qualunque edificio pubblico o privato. Se nel regolamento comunale è prescritto che in simili casi debbansi innanzi tutto udire i proprietari, tale formalità deve ritenersi imprescindibile, quantunque il loro consenso alle opere non sia necessario, e restando salvo ad essi il diritto al ricorso amministrativo ».

— La Cassazione di Palermo ha emesso la seguente sentenza in materia di *strade:* « Per l'applicazione da parte del Sindaco, dell'art. 378 della Legge sulle opere pubbliche, al caso di alterazione od usurpazione di strada destinata al pubblico transito, non è necessario che la strada si trovi inscritta nell'elenco delle comunali.

— La Corte d'Appello di Messina, in materia di *Infortuni sul lavoro*, ha emesso la seguente sentenza: « I lavori idraulici relativi alla ricerca e condottura di acqua potabile non sono fra quelli per i quali vi è l'obbligo di assicurare gli operai. Quando un'Impresa occupi in un determinato lavoro più di cinque operai, non ha influenza quanto all'obbligo dell'assicurazione e dell'indennità in caso d'infortunio, la circostanza che essi non siano tutti concentrati in un punto solo, ma per l'indole del loro lavoro debbano agire in punto topograficamente distinto ».

— La Corte d'Appello di Firenze ha sentenziato che: « I Regolamenti ferroviari, prescrivendo che le manovre per lo sganciamento e l'agganciamento dei carri si fanno nelle stazioni di fermata sotto la sorveglianza del capostazione, o, in caso d'impedimento di lui, sotto la sorveglianza del capo-treno, non impongono ad essi altro obbligo che quello di ordinare il servizio e di assicurarsi che sia eseguito. Laonde essi non hanno l'obbligo di sorvegliare anche il manovratore all'oggetto d'impedire che egli commetta quilche imprudenza e ne rimanga vittima ».

><

Tariffe ferroviarie italiane.

È stato pubblicato il Decreto-Reale col quale si dispone che, in via di esperimento per un periodo non minore di un anno, le Società concessionarie dell'esercizio per le Strade Ferrate del Mediterraneo e dell'Adriatico applicheranno alle piriti (minerali di ferro combinati collo zolfo) in partenza dalle stazioni di Follonica e di Gavorrano, aventi un tenore di rame non superiore all'uno per cento, le basi della tariffa locale n. 222 fino a 500 chilometri, e quelle della tariffa speciale, n. 115, serie *F*, per le percorrenze successive, ridotte del 12 0/0, fino a 300 chilometri, e del 24 0/0 per le percorrenze ulteriori, rimanendo con ciò i prezzi delle dette tariffe, per l'applicazione ai trasporti nei riguardi col pubblico, modificati come risulta da apposita tariffa in due serie *A* e *B*.

Per fruire dell'applicazione dei suindicati prezzi, occorre eseguire tanti trasporti delle predette merci per un quantitativo di almeno 2000 tonnellate per ciascuna delle due serie, indipendenti l'una dall'altra, pel periodo di un anno.

Col detto provvedimento si è voluto venire in aiuto di un'industria mineraria del nostro paese, la cui produzione non trovava collocamento a motivo della forte spesa di trasporto dovuta alla lontananza dai centri di consumo, e per l'attiva concorrenza esercitata dalle materie similiari estere. È poi da notare che oltre al venire in aiuto di un'industria depressa, col provvedimento medesimo si viene a procurare lavoro ad un numero considerevole di operai, raggiungendo così uno scopo economico, sociale ed umanitario.

Le facilitazioni approvate per le piriti di Gavorrano sono un primo passo, a cui altri ne seguiranno, a beneficio di altre industrie minerarie che hanno bisogno assoluto di analoghi aiuti per avere uno svolgimento regolare.

— È in corso di approvazione presso il Ministero dei Lavori Pubblici una proposta della Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo per estendere la tariffa locale n. 401, piccola velocità, ai trasporti di marmo in blocchi ed in massi anche squadrati da Gavorrano a Pietrasanta.

— Siamo informati che la tariffa eccezionale n. 1006, piccola velocità, per i trasporti di torba, lignite ed antracite, la cui validità scadrebbe col 31 marzo corrente, continuerà anche dopo la data predetta ad essere applicata temporaneamente fino a nuovo ordine.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia da Ferrara a Burana. — Il 23 corrente al Ministero dei Lavori Pubblici il Presidente del Consiglio ed « interim » dei Lavori Pubblici e il cavaliere Pietro Niccolini, sindaco di Ferrara, pel Municipio, la Provincia e il Consiglio d'amministrazione della bonifica di Burana hanno sottoscritto la convenzione per la concessione di un tratto di ferrovia dalla stazione di Ferrara alla darsena della bonifica di Burana.

Ferrovia Faenza - Russi - Ravenna - Cotignola-Lugo. — Domenica scorsa ha avuto luogo nel teatro di Cotignola un Comizio per sollecitare l'effettuazione della ferrovia che da Faenza, passando per Granarolo e Russi, faccia capo a Ravenna e serva così di prolungamento della Firenze-Faenza, unendo sollecitamente i mari Adriatico e Mediterraneo fra Livorno e Ravenna, con una diramazione che da Granarolo, passando per Cotignola, allacci anche la Firenze-Faenza con Lugo e Ferrara ed il Veneto.

Vi sono tre progetti, fra i quali uno dell'ing. Zannoni, che tanto si è adoperato pel porto di Ravenna.

Al Comizio parlarono applauditi, dinanzi a molto pubblico, il senatore Bonvicini, l'on. Taroni, il Sindaco di Cotignola ed altri.

Ad unanimità fu votato un ordine del giorno chiedente un sussidio al Governo per l'effettuazione del progetto in parola.

Ferrovia Cento-Ferrara. — La Deputazione provinciale di Ferrara ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici una Memoria sul progetto della linea Ferrara-Cento.

Ferrovia Viareggio-Livorno-Cecina. — È tornata a Roma la Commissione per la ferrovia Viareggio-Livorno-Cecina, ed ha conferito stamane con l'on. Zanardelli ed oggi con l'on. Niccolini.

Così il Presidente del Consiglio, come il Sotto-Segretario di Stato ai Lavori Pubblici assicurarono che avrebbero studiata la questione col massimo interessamento per Livorno.

Ferrovia Bologna-Verona. — È giunto alla Deputazione provinciale di Bologna un telegramma dell'onorevole deputato prof. Lucchini, che partecipa avere la Commissione delle ferrovie completamente riconosciuta l'importanza internazionale della ferrovia Bologna-Verona, da compiersi, per ciò, direttamente dal Governo.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1901 al 20 marzo 1902.* — Nella decade dall'11 al 20 marzo 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 4,302,786.60, con un aumento di L. 365,775.36 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1901 al 20 marzo 1902 si ragguaglia a L. 107,983,577.53, presentando un aumento di L. 2,169,360.06 in confronto dello stesso periodo dell'esercizio precedente.

Società Romana Tramways-Omnibus. — Si è tenuta giorni sono l'assemblea ordinaria e straordinaria degli azionisti, sotto la presidenza del comm. G. Cacaceppi e con l'intervento di 137 azionisti, rappresentanti n. 22,714 azioni.

In sede ordinaria, presa conoscenza della relazione del Consiglio e di quella dei Sindaci, l'assemblea ha approvato il bilancio dell'esercizio 1901, chiuso con un utile netto di L. 670,105.29, ed ha fissato il dividendo, secondo la proposta del Consiglio, in L. 15 per azione, approvando, su proposta dell'azionista signor Sacerdoti, un voto di plauso al Consiglio d'amministrazione.

Si è quindi proceduto alla rinnovazione parziale del Consiglio, rieleggendo i funzionari uscenti di carica e nominando il signor Pace Giorgio consigliere, in sostituzione del comm. Pelagallo, rinunciatario. Sono pure stati confermati in carica i Sindaci effettivi ed i supplenti.

In sede straordinaria l'assemblea ha poi approvata la proposta del Consiglio, cioè la facoltà al Consiglio stesso di emettere obbligazioni sociali fino a concorrenza di due milioni di lire, lasciando ad esso di provvedere alle modalità di tale emissione.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Strade ferrate federali.* — Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate federali, riunito venerdì a Berna, ha nominato Capo dell'ufficio di statica delle Strade ferrate federali il signor Sourbeck, antico Segretario generale dei ferrovieri svizzeri. Inoltre ha nominato Capo dell'ufficio del contenzioss del III Circondario delle ferrovie federali il signor Wullschleger, dottore in legge a Basilea.

D'altra parte il Consiglio d'amministrazione votò un ceedito di fr. 800,000 a favore di un nuovo palazzo dell'amministrazione, da costruirsi a Berna, ed un credito per la compera di 12 nuove locomotive.

Adottò pure il *budget* supplementario del III Circondario delle ferrovie svizzere per l'esercizio 1902. Questo *budget* che dovette essere redatto in seguito al riscatto della Compagnia Nord-Est per parte della Confederazioue, prevede fr. 28,555,000 alle entrate e fr. 19,597,000 alle spese.

Finalmente il Consiglio adottò un regolamento concernente le uniformi di servizio degli impiegati ed una proposta del signor ingegnere in capo Moser, a tenore della quale, in avvenire, nelle costruzioni e riparazioni di ponti si impiegherà di preferenza la pietra anzichè il ferro.

— *La ferrovia dell'Albula.* — Questa importante linea che tanto interessa l'Italia sarà probabilmente compiuta in quest'anno, nel tempo fissato cioè, ad onta delle gravi difficoltà incontrate.

La linea a trazione elettrica e a scardamento ridotto è attualmente limitata al tronco Thusis-St-Moritz, in attesa che in Italia ci si decida alla costruzione dei due tronchi di giunzione per il Maloja, con Chiavenna e la Bassa Valtellina, e per il Bernina con l'Alta Valtellina e Tirano.

I lavori per il traforo dell'Albula sono stati cominciati nell'ottobre del 1898; quelli per la costruzione della linea nel 1900. Attualmente circa i due terzi della linea sono pressochè finiti; la maggior parte dei tunnels, salvo i più lunghi, forati; sono stati inoltre costruiti e terminati numerosi ponti e viadotti, fra cui il ponte maestoso sul Reno, presso Thusis.

La linea intera ha una lunghezza di 61.5 chilometri da Thusis a St-Moritz, di cui 15.8 — ossia più di un quarto del percorso — in tunnels e 2.5 circa in ponti e viadotti.

A Preda comincia il gran tunnel dell'Albula, lungo 5866 metri, e che sbocca nella vallata di Bevers. I lavori di traforo furono cominciati ai due lati nel 1898 dagli ingegneri Ronchi e Carlotti, che avevano assunto la costruzione del tunnel. Ma quest'impresa incontrò difficoltà così enormi, che, non avendo ottenuto una dilazione del termine fissato dalla Compagnia delle ferrovie retiche, dovette ritirarsi; e i lavori furono ripresi e continuati immediatamente da questa Compagnia, che ebbe la fortuna d'incontrare subito una roccia favorevole all'avanzamento.

Ora i progressi di esso sono assai sensibili. Durante gli ultimi mesi del 1901 si ebbero risultati incoraggianti, poichè l'avanzamento è stato di 350 metri al mese in media. Non restano più che 1200 metri; talchè, se non sorgeranno nuove difficoltà, il traforo sarà completato entro il luglio di quest'anno.

All'uscita sud del tunnel la linea non presenta gravi difficoltà; essa traversa la Valle di Bevers, dove occorrerà proteggerla contro le numerose valanghe; presso a Bevers

essa entra nella valle dell'Inn, e da Bevers si staccherà la linea progettata per la Bassa Engadina.

Ferrovie Russe. — *Nuova linea siberiana.* — Il Ministro delle Finanze di Russia ha deciso la costruzione di una nuova linea ferroviaria sul corso superiore dell'Angara. La nuova linea attraverserà la parte più popolosa della Siberia che, finora, non ha ferrovie.

Ferrovie Chinesi. — *Linea franco-belga Pechino-Hankeau.* — Il primo tronco di questa importante linea è stato aperto nel luglio 1899 fra Lu-Ku-Tschiao e Paoting-Fu, lungo 125 km. I lavori erano già iniziati sulle altre due sezioni, quando scoppiò la insurrezione dei *boxers*.

I danni cagionati alla linea furono prontamente riparati. Prossimamente la Cina regolerà le indennità dovute. Dopo d'allora si ripresero i lavori ed ora continuano nelle migliori condizioni di regolarità.

La lunghezza totale della linea sarà di 1250 km.

Il 22 corrente si è aperta la sottoscrizione del nuovo prestito cinese inerente alla costruzione di questa linea. Il nuovo prestito, emesso 5 0|0 oro, non differisce da quello precedente, e gode le stesse garanzie. I titoli vecchi e quelli nuovi non saranno per nulla differenti.

Notizie Diverse

Esposizione Agricola regionale di Palermo. — Nel prossimo aprile si terrà a Palermo la prima Esposizione agricola regionale, promossa dall'Associazione della stampa siciliana.

Contemporaneamente all'esposizione predetta si terrà anche un'importante Mostra campionaria nazionale d'agricoltura, di industrie alimentari, estrattive e chimiche, di arti grafiche, di industrie tessili, di arti industeiali e decorative, di industria meccanica, d'industria marittima, di elettricità, di economia sociale ed igiene e di imballaggio.

Esposizione internazionale di Lilla. — La Camera di commercio italiana in Parigi informa che dal maggio al settembre 1902 si terrà a Lilla, nel Dipartimento del Nord, un'Esposizione internazionale nella quale saranno ammessi tutti i prodotti del commercio, dell'industria, dell'agricoltura e delle belle arti.

La detta Camera osserva che, essendo Lilla la capitale della regione più industriale della Francia, gli italiani potranno avere un serio vantaggio a prendervi parte e li invita perciò a concorrervi.

Il regolamento e le formule per le domande dl ammessione possono essere ritirate presso le Camere di commercio del Regno, alle quali, oggi stesso, il Comitato di Lilla ne fa spedizione.

Per agevolare il concorso degli Italiani all'Esposizione internazionale di Lilla, la Camera di commercio italiana in Parigi ottenne dal Comitato organizzatore che i prodotti destinati alla sezione italiana sieno ricevuti fino a tutto il 15 maggio prossimo.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Lavori e Forniture per Ferrovie.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Adunanza del Consiglio d'Amministrazione, 24 marzo). — Colla Ditta Hermann Günther di Vienna, per fornitura di kg. 600,000 di olio minerale pesante per la distillazione del gaz ricco;

Colla Ditta ing. D. Torriani e C. di Sampierdarena, per fornitura di kg. 150,000 di ceppi di ghisa fusa greggia per freni;

Colla Ditta F.lli Pollà, di Torino, per fornitura di kg. 650,000 di ceppi di ghisa come sopra;

Colla Società Siderurgica di Savona, per fornitura di tonnellate 5346 di rotaie di acciaio fuso;

Colla Ditta Agostino Oneto e C. di Sampierdarena, per fornitura di kg. 70,000 di olio d'oliva per untura;

Colla Ditta Cornelio e Sprangher di Bari, per fornitura di kg. 70,000 di olio d'oliva come sopra;

Colla Ditta Scerno Gismondi e C. di Genova, per fornitura di kg. 140,000 di olio d'oliva come sopra;

Colla Ditta Massari Pietro di Varese, per appalto lavori d'ampliamento della stazione di Monza;

Colla Società Alti Forni, Fonderie e Acciaierie di Terni, per fornitura di N. 1050 aste con dischi per respingenti di carri e carrozze;

Colla Ditta Larini Nathan e C., di Milano, per fornitura di N. 8 piattaforme girevoli, da m. 5.50 di diametro;

Colla Società Nazionale delle Officine di Savigliano, per fornitura di N. 8 piattaforme girevoli come sopra;

Colle Ferriere di Voltri, per fornitura di N. 950 molle di sospensione per carri;

Colla Ditta Martorano Francesco, per appalto delle opere occorrenti per riattivare l'esercizio interrotto dalla piena del fiume Patimisco fra i km. 12.405 e 13.059 della Taranto Reggio;

Colla Ditta ing. G. B. Frontini e C., di Taranto, per fornitura di kg. 180,000 circa di materiali accessori per scambi e crociamenti;

Colle Officine Meccaniche (già Miani, Silvestri e C., A. Grondona, Comi e C.), di Milano, per fornitura di N. 6 caldaie per locomotive della serie 1501-1700.

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Ortanova (*Foggia*) (3 aprile, ore 10). — Appalto dei lavori di sistemazione e disacquo delle vie interne dell'abitato di Ortanova. Importo L. 340,000, pagabili in 29 anni. Cauz. provv. L. 10,000. Cauz. def. L. 30,000. Consegna lavori 4 anni.

Municipio di Palombara Sabina (*Roma*) (3 aprile, ore 10, 2ª asta). — Appalto dei lavori per la prosecuzione dell'edificio scolastico. Importo L. 14.215 86, provvisoriamente aggiudicato col ribasso del 20.50 0|0. Cauz. provv. L. 800.

Amministrazione Provinciale di Foggia (3 aprile, ore 11). — Appalto dei lavori per la costruzione, remissione e rettifica della strada mulattiera dal Ponte Celone all'abitato di Celle S. Vito, di m. 2640. Importo L. 16,000. Cauz. provv. L. 1000 e L. 450 per spese.

Deputazione Provinciale di Livorno (3 aprile, ore 14, defin.). — Appalto della manutenzione della strada provinciale del Littorale, provvisoriamente aggiudicato col ribasso del 10.80 0|0 su L. 7117.50, e così per L. 6348.81.

Municipio di Genova (4 aprile, ore 14). — Appalto dei lavori di allargamento e sistemazione della strada tra piazza Leopardi e Sturla per l'impianto del tramway elettrico. Importo L. 70,000. Cauzione L. 7000 e L. 1500 per spese. Fatali 19 aprile, ore 12.

Municipio di Osiglia (Genova) (5 aprile, ore 10). — Appalto dei lavori di riparazione alla strada comunale obbligatoria da Osiglia alla provinciale Millesimo-Calizzano. Importo L. 85,070.90 Cauz. provv. L. 4500 e L. 3000 per spese. Cauz. def. L. 12,000. Ultimazione lavori 6 mesi. Fatali 21 aprile, ore 12.

Municipio di Campli (*Teramo*) (5 aprile, ore 11, 2ª asta). — Appalto dei lavori per la costruzione del cimitero di Sant'Onofrio, provvisoriamente aggiudicato per L. 9002.20.

Municipio di Bobbio (7 aprile, ore 12, unico). — Appalto dei lavori di fognatura e sistemazione del piano stradale lungo la via Garibaldi a piazza Vittorio Emanuele II. Importo L. 15,800.90. Cauz. provv. L. 600. Cauz. def. L. 2000. Consegna lavori 3 mesi.

Municipio di Campofelice (*Palermo*) (7 aprile, ore 12, defin.). — Appalto dei lavori per la condottura dell'acqua della sorgiva De Maria, provvisoriamente aggiudicato al signor ing. Antonino Perrone fu Giuseppe per L. 57,816, e quindi in grado di ventesimo al signor Sduccia. Cauz. provv. L. 2000 e L. 500 per spese.

Municipio di Lanciano (*Chieti*) (8 aprile, ore 12). — Appalto di tutte le opere e provviste per la costruzione del nuovo corso dalla piazza del Plebiscito al Prato della Fiera in quella città. Importo L. 90,000, e cioè L. 51,587.10 per gli sterri e L. 38,412.90 per le opere d'arte Cauz. provv. L. 2000 e L. 1500 per spese. Cauz. def. L. 9000. Fatali 23 aprile, ore 12. Consegna lavori 2 anni.

Municipio di Firenze (10 aprile, ore 11, 2ª asta). — Appalto dei lavori occorrenti alla ricostruzione della fogna e al restauro e riordinamento del piano stradale nel tratto della via Senese compreso fra la via Dante da Castiglione e l'erta di S. Gaggio, provvisoriamente aggiudicato col ribasso del 25.55 0[0 su L. 24,069.85, e così per L. 17,920.

Società di Tiro a segno nazionale di Paliano (Roma) (10 aprile, ore 11, unico). — Appalto dei lavori d'impianto del campo di tiro stabile ad uso del sodalizio predetto. Importo L. 10,600. Cauz. provv. L. 500. Cauz. def. L. 1100.

Prefettura di Catanzaro (12 aprile, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di manutenzione ed illuminazione dei fari e fanali della provincia lungo il littorale dell'Jonio e del Tirreno, dal 1° luglio 1902 al 30 giugno 1904, per complessive L. 35,824.82, di cui L. 1226 a disposizione. Cauz. provv. L. 1000. Cauz. def. pari 1[5 annuo canone.

Ufficio Amministrativo della Provincia di Portomaurizio (12 aprile, ore 10, 2ª asta). — Appalto dei lavori per la costruzione di un tratto di strada provinciale in Valle Argentina, in sostituzione della traversa interna di Taggia (via Lercari), di metri 745.95. Importo L. 44,250. Cauz. provv. L. 3000. Cauz. def. il decimo. Consegna lavori 12 aprile.

Forniture diverse.

Aste.

Ministero della Marina (14 aprile, ore 11, 2ª asta). — Fornitura alla R. Marina, nei tre Dipartimenti, nel R. Arsenale di Taranto e nel R. Cantiere di Castellammare, di viti e punte di ferro e di ottone, per L. 100,500, divisa in due lotti, e cioè il 1° provvisoriamente aggiudicato col ribasso del 6 0[0, e così per L. 39,959.40; il 2° provvisoriamente aggiudicato col ribasso del 6 0[0, e così per L. 34,460.40. Risultati d'asta 18 aprile, ore 11. Cauz. provv. L. 5450 pel 1° lotto e L. 4700 pel 2°.

R. Prefettura di Roma (15 aprile, ore 10, unica). — Fornitura del petrolio raffinato occorrente per l'illuminazione dei fari e fanali dei circondari di Roma e Velletri e per la manutenzione del Faro del Circeo e del Fanale di Terracina, con la provvista degli accessori, durante il triennio dal 1° luglio 1902 al 30 giugno 1905, per complessive L. 24,203.40, valutato il petrolio al prezzo di L. 1.40 il kg. Cauz. provv. L. 1200.

R. Prefettura di Messina (18 aprile, ore 10, unica). — Fornitura dell'olio minerale occorrente all'illuminazione e manutenzione dei fari e fanali della provincia di Messina, durante il biennio dal 1° luglio 1902 al 30 giugno 1904. Importo L. 40,271.36. Cauzione provv. L. 4000.

R. Prefettura di Sassari (26 aprile, ore 10, unica). — Fornitura dell'olio minerale occorrente per l'illuminazione dei fari e fanali della provincia di Sassari, pel triennio dal 1° luglio 1902 al 30 giugno 1905, per complessive L. 99,960. Cauz. provv. L. 3000. Cauz. def. il decimo.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		Marzo 22	Marzo 29
Azioni Ferrovie Biella	L.	530	530
» » Mediterranee	»	455.50	457.50
» » Meridionali	»	646.50	646.25
» » Pinerolo (1ª emiss.)	»	390	390
» » » (2ª »)	»	375	375
» » Secondarie Sarde	»	215	217
» » Sicule	»	663	665
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e			
» » Sicule *A. B. C. D.*	»	329.25	330.75
» » Cuneo 3 0[0	»	358	358
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1[2 %	»	100	100.10
» » Mediterranee 4 0[0	»	499.25	500.25
» » Meridionali	»	336.25	337.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	»	318	318
» » » 2ª emiss. »		308	309
» » Sarde, serie *A*	»	333.50	334
» » » serie *B*	»	333.50	334
» » » 1879	»	333.50	334
» » Savona	»	358	358
» » Secondarie Sarde	»	499	499
» » Sicule 4 0[0 oro	»	516	516
» » Tirreno	»	508	508
» » Vittorio Emanuele	»	363.50	365

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1901-1902. — *Dall'11 al 20 Marzo 1902.* — 26ª *Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)				RETE SECONDARIA			
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze		Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	
Chilometri in esercizio	4760	4726	+	34	1028	1033	—	5
Media	4760	4730	+	30	1015	1029	—	14
Viaggiatori	1,600,814.03	1,449,631.53	+	151,182.50	55,479.04	49,315.35	+	6,163.69
Bagagli e cani	99,132.64	98,148.21	+	984.43	1,671.79	1,171.98	+	499.81
Merci a G.V. e P.V. acc.	443,841.30	399,487.89	+	44,353.41	15,234.61	13,120.96	+	2,113.65
Merci a P. V.	2,007,884.41	1,858,335.36	+	149,549.05	78,728.78	67,799.96	+	10,928.82
TOTALE	4,151,672.38	3,805,602.99	+	346,069.39	151,114.22	131,408.25	+	19,705.97
Prodotti *dal 1° Luglio 1901 al 20 Marzo 1902.*								
Viaggiatori	38,790,679 03	39,873,075.58	—	1,082,396.55	1,670,842.82	1,746,115.84	—	75,273.02
Bagagli e cani	1,910,668.46	2,000,023.32	—	89,354.86	43,844.65	46,985.86	—	3,141.21
Merci a G.V. e P. V. acc.	10,403,077.37	9,841,320.83	+	561,756.54	359,173.72	337,614.79	+	21,558.93
Merci a P. V.	52,801,234.45	50,082,175.31	+	2,719,059.14	2,004,057.03	1,886,905.94	+	117,151.09
TOTALE	103,905,659.31	101,796,595.04	+	2,109,064.27	4,077,918.22	4,017,622.43	+	60,295.79
Prodotto per chilometro.								
della decade	871.99	805.25	+	66.74	147.00	127.21	+	19.79
riassuntivo	21,828.92	21,521.48	+	307.44	4,017.65	3,904.39	+	113.26

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

24ª Decade — Dal 21 al 28 Febbraio 1902

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1902	80,162.00	2,888.00	18,957.00	95,900.00	685.00	198,592.00	618.00	321.00
1901	75,562.00	2,854.00	23,068.00	103,301.00	553.00	205,338.00	618.00	332.00
Differenze nel 1902	+ 4,600.00	+ 34.00	— 4,111.00	— 7,401.00	+ 132.00	— 6.746.00	»	— 11.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1901 AL 28 FEBBRAIO 1902.				
1901-902	2,281,965.00	54,489.00	517,806.00	3,478,738.00	33,687.00	6,366,685.00	618.00	10,302.00
1900-901	2,282,522.00	51,824.00	506,047.00	3,434,058.00	40,509.00	6,314,760.00	618.00	10,218.00
Differenze nel 1901-902	— 557.00	+ 2,665.00	+ 11,759.00	+ 44,680.00	— 6,822.00	+ 51,925.00	»	+ 84.00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1902	27,892.00	1,035.00	8,924.00	15,734.00	138.00	53,723.00	482.00	111.00
1901	26,462 00	891.00	8,613.00	17,991.00	67.00	54,024.00	482.00	112.00
Differenze nel 1902	+ 1,430.00	+ 144.00	+ 311.00	— 2,257.00	+ 71.00	— 301.00	»	— 1.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1901 AL 28 FEBBRAIO 1902.				
1901-902	855,438.00	18,827.00	255,094.00	596,623.00	5,107.00	1,730,589.00	482.00	3,590.00
1900-901	815,945.00	15,414.00	242,652.00	653,680.00	7,328.00	1,735,019.00	482.00	3,600.00
Differenze nel 1901-902	+ 39,493.00	+ 2,913.00	+ 12,442.00	— 57,057.00	— 2,221.00	— 4,430.00	»	— 10.00

STRETTO DI MESSINA

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1902	2,837.00	245.00	382.00	1,755.00	»	5,219.00	23.00	227.00
1901	2,551.00	167.00	394.00	1,364.00	»	4,476.00	23.00	195.00
Differenze nel 1902	+ 286.00	+ 78.00	— 12.00	+ 391.00	»	+ 743.00	»	+ 32.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1901 AL 28 FEBBRAIO 1902.				
1901-902	93,238.00	4,441.00	25,191.00	44,919.00	31.00	167,820.00	23.00	7,296.00
1900-901	84,521.00	2,901.00	19,865.00	42,414.00	31.00	149,732.00	23.00	6,510.00
Differenze nel 1091-902	+ 8,717.00	+ 1,540.00	+ 5,326.00	+ 2,505.00	»	+ 18,088.00	»	+ 786.00

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

BIGLIETTI SEMPLICI					BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO					
(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	Londra (2)		Parigi (3)		Londra (4) (Diritto di porto compreso)			Parigi (5)		
	1a classe	2a classe	1a classe	2a classe	1a classe	2a classe	validità	1a classe	2a classe	validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne)	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	-			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	--			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	.			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	-			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

ANDATA — Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio. — RITORNO

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE							Treno lusso PENINSULAR-EXPRESS part. da Londra il venerdì
					(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	—	9 — a.	10 — a.	—	—	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	—	—		—	11 — a.	—		—
Douvres —	—	11 03 a.		—	1 — p.	11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	—	12 31 p.		—	2 20 p.	12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	(F)	12 35 p.		—	2 24 p.	12 24 a.		12 24 a.
	W. R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 20 p.		—	3 — p.	1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 26 p.		—	3 06 p.	1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.		1 58 p.		—		2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.		1 59 p.	↓	—		2 31 a.		
Folkestone . . . Par.			11 50 a.	—				
Boulogne (Buffet) Maritime o. E. oc. Arr.			1 30 p.	—				
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.			1 34 p.	—				
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.			2 20 p.	—				
Boulogne (Buffet) Central Arr.		↓	2 25 p.	—	↓	↓		↓
Boulogne (Buffet) Central Par.			2 35 p.	—				
Amiens (Buffet) Arr.	↓	3 44 p.	4 10 p.	—	5 16 p.	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.		3 49 p.	4 15 p.	—	5 21 p.	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.	5 45 p.	5 50 p.	—	7 — p.	5 50 a.		
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	5 52 p.	—	7 42 p.	—	7 42 p.	7 03 a.		Per la grande cintura
Paris-PLM (Buff.) Arr.	6 32 p.	—	8 32 p.	—	8 32 p.	7 43 a.		
	1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)	1a 2a cl.	1a 2a cl.	Lusso (X)	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	10 20 p.	10 30 p.	1 35 p.	9 30 a.	2 — p.	
Dijon . . . . Arr.	12 20 p.	1 33 a.	2 40 a.	3 45 a.	5 38 p.	2 24 p.	7 15 p.	9 35 a.
Evian . . . . . —	2 16 p.	10 45 a.	—	2 16 p.	—	—	—	—
Genève . . . . —	10 43 a.	6 57 a.	—	11 14 a.	—	10 45 p.	—	—
Le Fayet-St-Gervais (Chamonix) . . . . —	3 31 p.	12 20 p.	—	8 — p.	—	—	—	1 — p.
Aix-les-Bains . . . . —	8 58 a.	6 02 a.	6 46 a.	1 54 p.	9 39 p.	8 51 p.	12 21 a.	1 42 p.
Chambéry . . . . . . —	9 32 a.	6 37 a.	7 10 a.	2 31 p.	9 59 p.	9 26 p.	12 45 a.	2 03 p.
Modane . . . . —	1 46 p.	—	9 57 a.	7 42 p.	12 29 a.	—	3 34 a.	4 55 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	18 55	—	14 22	4 55	—	—	8 20 a.	21 16
Torino . . . . Par.	20 —	—	14 50	6 45	—	—	8 45	Sleeping-cars con Dining-car
Novara . . . . . . Arr.	21 56	—	16 47	9 14	—	—	10 55	
Milano . . . . . . Arr.	23 05	—	17 45	10 15	—	—	12 6	
Venezia . . . . . . Arr.	—	—	23 30	—	—	—	18 45	
Torino . . . . Par.	20 05	—	15 —	5 25	—	—	8 40	
Genova . . . . . . Arr.	23 20	—	18 25	8 45	—	—	12 —	
San-Remo . . . —	5 45	—	23 33	—	—	—	16 44	
Pisa . . . . —	3 20	—	23 25	12 35	—	—	17 —	
Firenze . . . . —	7 15	—	1 20	17 28	—	—	19 15	
Livorno . . . . —	5 36	—	0 7	15 5	—	—	18 —	
Roma . . . . —	10 10	—	7 —	19 15	—	—	23 43	
Napoli . . . . —	18 35	—	13 36	0 35	—	—	7 —	
Brindisi . . . . —	—	—	8 16	—	—	—	18 7	↓
Torino . . . . Par.	20 05	—	—	—	—	—	8 40	21 30
Alessandria . . . . Arr.	21 32	—	—	—	—	—	10 13	22 59
Bologna . . . . —	2 31	—	—	—	—	—	14 50	3 01
Ancona . . . . —	7 13	—	—	—	—	—	23 —	6 40
Brindisi . . . . —	21 48	—	—	—	—	—	10 59	17 20
Firenze . . . . —	6 34	—	—	—	—	—	18 3	
Roma . . . . —	13 10	—	—	—	—	—	23 25	Arrivo a Brindisi
Napoli . . . . . . Arr.	18 35	—	—	—	—	—	7 —	la domenica

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . Par.	8 50	—	—	15 5	Lusso	—	—
Roma . . . . —	14 30	—	—	23 10	(X)	—	—
Firenze . . . . —	21 10	—	—	6 10	—	—	—
Brindisi . . . . —	7 —	—	—	17 33	—	—	—
Ancona . . . . —	20 25	—	—	5 35	—	—	—
Bologna . . . . —	1 35	—	—	10 30	—	10 30	—
Alessandria . . . . . —	7 15	—	14 20	17 10	—	21 55	—
Torino . . . . Arr.	9 2	—	16 05	19 10	—	23 35	—
Brindisi . . . . . . Par.	—	—	18 35	—	—	9 42	—
Napoli . . . . —	8 50	—	15 50	—	—	23 15	—
Roma . . . . —	14 50	—	21 —	—	14 20	8 15	—
Livorno . . . . —	21 6	—	2 —	8 30	19 25	13 15	—
Firenze . . . . —	19 35	—	21 5	7 15	17 30	12 10	—
Pisa . . . . —	22 15	—	3 5	9 8	20 45	15 —	—
San Remo . . . —	18 32	—	1 45	8 9	—	14 15	—
Genova . . . . —	8 5	—	7 5	14 55	0 35	20 —	—
Torino . . . . Arr.	7 —	—	10 25	19 10	4 50	23 35	—
Venezia . . . . . . Par.	—	—	—	8 45	—	14 —	—
Milano . . . . Par.	—	—	7 5	16 —	—	20 15	—
Novara . . . . —	—	—	8 7	17 1	—	21 15	—
Torino . . . . Arr.	—	—	10 20	19 5	—	23 10	—
	(D)						
Torino . . . . Par.	7 45	—	13 30	19 30	4 26	—	24 —
Modane (ora franc.) . —	11 35 a.	—	5 20 p.	10 10 p.	7 24 a.	—	3 20 a.
Chambéry . . . . . . —	3 — p.	—	8 38 p.	12 22 a.	9 35 a.	6 47 a.	5 57 a.
Aix-les-Bains . . . . —	3 44 p.	—	9 12 p.	12 04 a.	9 55 a.	7 22 a.	6 18 a.
Le Fayet-St-Gervais —	11 15 a.	—	4 15 p.	2 — p.	—	—	—
Evian . . . . . —	12 38 p.	—	5 32 p.	—	—	4 40 a.	—
Genève . . . . —	1 52 p.	—	8 02 p.	9 10 p.	—	5 52 a.	3 38 a.
	1a cl.						
Dijon . . . . —	12 4 a.	—	1 59 a.	5 9 a.	2 19 p.	1 23 p.	11 33 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	6 9 a.	—	6 38 a.	9 23 a.	6 41 p.	6 31 p.	5 15 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 12 a.		—	10 3 a.	—	6 47 p.	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	8 03 a.		—	10 52 a.	—	7 42 p.	
	1a 2a cl.	(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl.	Déjeun. 1a 2a cl. W. R(A)		Pranzo 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	8 40 a.	9 35 a.	10 30 a.	11 20 a.	—	9 — p.	
Amiens (Buffet) Arr.	10 28 a.		12 mer.	12 52 p.	—	10 46 p.	
Amiens (Buffet) Par.	10 33 a.		12 20 p.	12 57 p.	—	10 51 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	12 18 p.		1 50 p.		—		
Boulogne (Buffet) Central Par.	12 23 p.		1 53 p.		—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.			1 58 p.		—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.			2 12 p.		—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora E. oc. Par.			2 08 p.		—	↓	
Folkestone . . . Par.	↓		4 10 p.		—		
Boulogne-Tintelleries Arr.	12 07 p.			↓	—	12 31 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.	12 09 p.	↓			—	12 33 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.	12 45 p.			2 55 p.	—	1 12 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.	12 57 p.	1 15 p.		3 01 p.	—	1 21 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.	1 30 p.			3 19 p.	—	1 39 a.	
Calais Maritime ora Eur. occ. Par.	1 26 p.			3 15 p.	—	1 35 a.	
Douvres . . . . —	3 05 p.		↓	5 15 p.	—	3 40 a.	
Londres Victoria . Arr.	—			7 — p.	—	—	
Londres Ch.-Cross. Arr.	4 55 p.		5 50 p.	—	—	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant riservato ai viaggiatori di 1a classe. Non sono ammessi i viaggiatori di 2a classe se non pagano il supplemento dalla 2a alla 1a classe. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 10.30 ant. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Calais col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 11.20 ant. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.30 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino. — (X) Dal 20 novembre al 9 gennaio i treni di lusso Parigi-Roma avranno luogo tre volte per settimana, cioè: il lunedì, mercoledì e venerdì in partenza da Parigi; martedì, giovedì e sabato in partenza da Modane. Dal 10 gennaio fino al 15 maggio tutti i giorni. Questo treno è composto di *wagons-lits* e di *restaurant*.

Torino, 1902 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXXV. Sabato, 5 Aprile 1902 NUM. 14.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

NUOVA STAZIONE DI GENOVA PIAZZA PRINCIPE

Chi oggi visita ed esamina la stazione di Piazza Principe, in Genova, si meraviglia come in essa possa svolgersi l'attuale intenso movimento di composizioni di treni, e come tanto si sia tardato ad eseguire i lavori che si veggono iniziati per togliere l'inconveniente del regresso dei treni da e per Roma e per ampliare lo stretto piazzale.

Il ritardo dello studio dei detti lavori provenne tutto dalle gravi difficoltà tecniche e finanziarie ch'esso presentava, a causa della speciale ubicazione della stazione.

I lavori che si veggono iniziati, studiati dalla Mediterranea nel 1895, e dei quali giorni or sono si occupò la stampa genovese, comprendono:

1° La formazione di un nuovo piazzale;

2° La costruzione di una galleria di raccordo per evitare l'inconveniente del regresso dei treni;

3° L'ampliamento e la sistemazione del fabbricato viaggiatori.

Nuovo piazzale. — Il nuovo piazzale, della superficie di circa 13 mila mq., è ricavato a monte della stazione con l'abbattimento dell'Arsenale di terra, della Chiesa di San Spirito, eretta dai Doria nel 1604, di parte del Forte di S. Giorgio, e con lo spianamento della parte dei colli di Sant'Ugo e di Oregina, sui quali sorgevano le indicate opere.

Per sostenere la grande trincea è in costruzione un colossale muro di sostegno lungo circa m. 280, costituito da 26 pilastri e 25 archi, avente in parte l'altezza di 26 ed in parte di 16 metri sul piano del nuovo piazzale e spessori di 6 e 4 metri.

La natura terrosa del terreno, l'altezza della trincea, l'esistenza sul ciglio di questa di strade e fabbricati importanti, non hanno permessa la costruzione diretta del muro ma hanno obbligato ad iniziare la costruzione dei pilastri prima del completamento della trincea, a mezzo di pozzi armati. Questi 26 pozzi, che per ragioni di sicurezza non possono essere tutti iniziati contemporaneamente, e che in parte raggiungeranno la profondità di m. 30 circa, rendono il lavoro lento, dispendioso e difficile.

Nel nuovo piazzale, oltre all'ampliamento del fabbricato, troveranno posto 5 binari pei treni viaggiatori, 4 binari di servizio e 3 larghi marciapiedi coperti da pensiline. Ai due marciapiedi centrali s'accederà a mezzo di sottopassaggi.

Galleria di raccordo. — Questa ha principio nella fronte di levante del nuovo piazzale e si innesta nella galleria detta della Traversata fra Principe e Brignole a m. 700 circa dall'imbocco Principe. Complessivamente misura la lunghezza di m. 418.50.

Essa si compone di tre parti distinte:

a) Delle strombature d'imbocco della lunghezza di m. 94.25 e che, dalla luce d'imbocco di m. 24.36, passa alla luce normale di m. 8.30;

b) Di m. 242 di galleria normale a due binari, della luce di m. 8.30;

c) Della camera di biforcazione della lunghezza di m. 82.20 che, dalla luce massima di m. 17.50, passa alla luce della galleria della Traversata, che è di m. 8.

L'eccezionale larghezza della strombatura d'imbocco è dovuta al fatto che gli scambi di allacciamento dei binari del nuovo piazzale sono posti in galleria onde dare alla parte scoperta dei binari stessi la maggiore potenzialità possibile.

La galleria venne attaccata ai due estremi: all'imbocco Principe, nell'ottobre 1900, e alla camera di biforcazione, nel febbraio 1901. L'incontro dei due attacchi avvenne, con perfetto risultato, nel giugno ultimo scorso.

La strombatura di imbocco viene eseguita col sistema delle tre avanzate, due laterali in basso per la costruzione dei piedritti ed una centrale in alto per la costruzione della calotta. Questa viene basata sui piedritti costrutti in antecedenza. Il nucleo centrale, che verrà demolito dopo l'ultimazione della calotta, facilita le armature dello scavo e la posa delle robuste centinature. Questo dispendioso sistema di costruzione fu adottato per l'eccezionalità della luce, la poco buona qualità e sfavorevole stratificazione della roccia (strati calcari con interposti strati argillosi e schistosi), e sovratutto per l'esistenza delle fondazioni d'importanti fabbricati a pochi metri di altezza sull'estradosso del nuovo vôlto.

Per la costruzione della camera di biforcazione interna viene seguito un sistema pressochè analogo, senonchè, do-

vendo i lavori eseguirsi senza incagliare il movimento dei treni nella galleria della Traversata, che sono in numero di 40 circa, si dovette in questa eseguire una specie di robusta galleria artificiale in legname per potere sopra la medesima eseguire i lavori di demolizione e di ricostruzione della calotta, e sopra la stessa appoggiare le armature degli scavi e le centinature. Il fumo prodotto dai treni e le misure precauzionali che è necessario di seguire, rendono ancora questi lavori difficili, lenti e dispendiosi.

La parte di galleria a sezione normale viene eseguita col sistema comune, e cioè, col cosidetto sistema Belga. Attualmente, al compimento della calotta mancano circa 30 metri, tanto nella camera di biforcazione, quanto nella galleria normale e nella strombatura d'imbocco. In quest'ultima resta da eseguirsi la parte più difficile e per essa l'avanzamento può calcolarsi di circa cm. 10 al giorno.

Ampliamento e sistemazione del fabbricato viaggiatori. — L'ampliamento si ottiene a mezzo della costruzione di una nuova ala a nord dell'area dove sorgeva la demolita tettoia degli omnibus. Fra quest'ala e l'ala esistente dalla parte opposta della sopraddetta tettoia sarà costrutta una nuova tettoia in ferro, pure pel ricovero degli omnibus. Avrà una larghezza maggiore dell'attuale, ma in lunghezza sarà limitata all'attuale uscita dei viaggiatori. In corrispondenza a quest'ultima sarà costrutto un grandioso atrio di comunicazione nel quale si avranno anche l'uscita dei viaggiatori e gli sbocchi dei sottopassaggi sotterranei di accesso ai marciapiedi centrali.

Le sale d'aspetto e quelle del caffè-ristorante trovansi nel progetto a lato di quest'atrio, il quale così formerà il corpo centrale della stazione.

L'entrata dei viaggiatori in stazione è conservata nella posizione attuale; la distribuzione dei biglietti si farà in un grande atrio che sarà costrutto nella posizione dell'attuale sala di 1ª classe.

Il servizio postale viene trasportato nell'attuale atrio dell'accettazione dei bagagli ed ai locali al medesimo destinati si potrà accedere tanto dalla via Andrea Doria, quanto dalla piazza Acquaverde.

L'accettazione e la distribuzione dei bagagli si faranno in locali distinti a destra ed a sinistra dell'entrata della nuova tettoia degli omnibus.

Sulla fronte verso piazza Acquaverde viene ampliato l'attuale arco d'ingresso alla demolita tettoia arrivi e ripetuta la parte di facciata che costituisce l'atrio attuale del caffè-buffet.

Gl'importanti e difficili lavori, che sono alacremente diretti dalla locale Sezione Principale del Servizio Mantenimento e Lavori della Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo, vengono eseguiti, quelli di ampliamento del piazzale e della costruzione della galleria di raccordo, dall'Impresa Fratelli Cavanna, di Genova, e quelli di ampliamento e di sistemazione del fabbricato viaggiatori, dall'Impresa Fratelli Rizzi, di Piacenza.

IL FUTURO ASSETTO DELLE FERROVIE ITALIANE

Su questo tanto dibattuto argomento, il *Politecnico*, nella puntata di febbraio 1901, pubblicava un ponderato studio di un anonimo, che noi sappiamo essere persona molto competente nella questione ferroviaria e nell'organizzazione dei servizi. L'autore concludeva esprimendo l'opinione, da molti, del resto, condivisa, che l'unica soluzione dell'intricato problema era quella riconosciuta e caldeggiata dalla Società delle Ferrovie Meridionali nello studio pubblicato sulla *Nuova Antologia* del 1° marzo 1900, e cioè della *concessione intera*.

Questa soluzione, che toglierebbe il deplorato dualismo fra il proprietario e il locatario, causa non ultima di tanti inconvenienti e di confusioni nelle responsabilità, fu dall'onorevole Carmine, che con amore pari all'autorità ed alla competenza da molti anni segue le fasi del problema ferroviario, dichiarata inaccettabile, in un articolo comparso nella *Nuova Antologia* del 1° gennaio 1902 da noi riassunto nel n. 3 dell'anno corrente.

L'autore dell'articolo del *Politecnico*, che proponeva la *concessione intera*, ha risposto nella prima puntata di quest'anno all'onorevole Carmine, e noi siamo in obbligo di riprodurre questo breve accenno polemico, fatto nell'interesse di una questione così grave e che appassiona giustamente gli economisti e gli uomini di Stato italiani.

Nel suo studio sulla *Politica Ferroviaria* (1) l'onorevole Carmine dichiara inaccettabile la forma da noi proposta della *concessione intiera*, e attingendo alla profonda conoscenza della questione nuovi argomenti a difesa del suo progetto, si propone di dimostrare che gli scopi principali, cui mirava la nostra Memoria, possono essere raggiunti anche col sistema del canone fisso e della partecipazione dello Stato al prodotto netto, senza affrontare le difficoltà, che giudica insuperabili, della determinazione del corrispettivo della concessione (2).

La prova della impossibilità di un accordo su questo punto e della gravità del dissidio, cui darebbe luogo la discussione del prezzo, gli pare sia fornita dalla Relazione della Commissione (3) nominata, per lo studio della riforma dei contratti d'esercizio, dalla Società degli Ingegneri ed Architetti italiani sedente in Roma, poichè nella medesima il compenso, calcolato in base alla *probabile* compartecipazione del Governo ai prodotti dell'esercizio 1904-1905, è stato dichiarato *addirittura irrisorio*.

La fonte da cui l'onorevole Carmine ha tratto questo elemento di dimostrazione, a parer suo tanto convincente, è indubbiamente autorevole, ma l'efficacia della prova sarebbe apparsa a lui pure molto attenuata se avesse fermato l'attenzione sopra una nota posta a piè di pagina dal Relatore della risposta ai quesiti 2, 6, 7 e 9 (4), quasi a giustificazione del poco benevolo epiteto con cui ha creduto di poter qualificare le nostre proposte.

La nota: « *Inferiore a 500 milioni!!* » dà, invero, ragione del giudizio della Commissione, ma lascia anche presumere che essa, od almeno il suo Relatore, per non affrontare *la molta involuzione di argomenti*, usata dal *Politecnico*, e ritenendo immeritevole di un ponderato esame lo studio pubblicatovi, abbia preferito sorvolare su molti punti nella lettura della breve Memoria. In questa si calcolava, infatti, il compenso da pagarsi dalle Società allo Stato nella somma di L. 1,478,000,000 (un miliardo e quattrocento settant'otto milioni) (5), e la cifra *inferiore ai 500 milioni*, citata nella Relazione della Commissione della Società degli Ingegneri, risultava come residuo attivo da versarsi in contanti nelle casse erariali, dopo di avere estinto tutti i debiti contratti dallo Stato verso le Società, sia in base alle Convenzioni del 1885, che in seguito ai successivi accordi per l'acquisto del materiale, dopo di avere provveduto alla sistemazione delle linee in

(1) *Nuova Antologia*, 1° gennaio 1902, pag. 108.

(2) L'onorevole Carmine lo chiama prezzo di *vendita*, ma tale, a rigore, non potrebbe definirsi, se si tengono presenti le dichiarazioni dell'onorevole Zanardelli, secondo le quali i concessionari, a tempo determinato, non sono mai da considerare come proprietari delle linee ferroviarie.

(3) Composta dei signori ingegneri A. Fazio, A. Ferrucci, E. Gioia e D. Ruggeri.

(4) *Annali della Società degli Ingegneri ed Architetti Italiani*, fasc. III, 1901, pag 155.

(5) Il corrispettivo per la R. A. è presunto in L. 670,950,000, pag. 140, e per la R. M. in L. 806,800,000, pag. 142, fascicolo di febbraio 1901.

E le somme suindicate dovrebbero accrescersi complessivamente di circa 150 milioni, se si tenesse conto della maggior quota di imposte da pagarsi annualmente allo Stato in conseguenza dell'aumento dei capitali sociali.

esercizio e dopo l'eventuale riscatto della Rete delle Meridionali, per le quali il Bilancio è attualmente gravato dall'onere dell'annualità di circa 32 milioni, che assorbe non poca parte degli introiti ferroviari dell'Erario.

È naturale che eliminando, all' inizio del nuovo Contratto, tutte le enormi passività del passato, la somma liquida residua debba risultare di molto ridotta, ma giova ricordare che i successivi proventi, dipendenti dalla partecipazione dello Stato ai futuri incrementi di prodotti, non subirebbero più, col sistema a concessione intiera, alcuna diminuzione, e costituirebbero quindi un beneficio netto da calcolarsi fra le effettive attività dell' Erario (1).

Ricondotta in tal modo la nostra proposta ai suoi veri termini, ben diversi da quelli che (trascurando l'importo di circa un miliardo), risultano dalla Relazione della prefata Commissione, sembra che cessi, almeno in gran parte, la ragione dello sfavorevole apprezzamento e che vengano meno anche le deduzioni che ne trae l'onorevole Carmine, il quale è da esse condotto ad affermare che nessun Ministro sarebbe disposto ad apporre la propria firma ad un Contratto fondato sopra simili basi.

Nel suo studio sulla *Politica Ferroviaria* egli non ha voluto però accontentarsi di riprodurre la sintesi del giudizio emesso dalla Commissione della Società degli Ingegneri, ma ha ricercato nei criteri esposti dalla Ragioneria generale dello Stato, quale commento ai Conti consuntivi, altre ragioni per dimostrare infondata l'affermazione che il valore attribuito alle ferrovie dalle contabilità governative potrebbe servire di base nella determinazione del corrispettivo per una eventuale Concessione. Questi criteri non pare però che contrastino con quanto da noi si asseriva riguardo al valore presunto del patrimonio ferroviario, il quale dovrebbe essere calcolato altrimenti soltanto se si escludesse la partecipazione dell'Erario agli introiti futuri dell'esercizio. Ma dei concetti richiamati nel recente articolo della *Nuova Antologia* noi abbiamo di fatto tenuto indirettamente il debito conto, ammettendo nelle nostre proposte una larga e progressivamente crescente partecipazione dello Stato all' incremento dei prodotti, che sono l'unico indice dell'effettivo valore delle linee in esercizio.

Secondo l'onorevole Carmine non hanno serio fondamento i timori di eccessiva ingerenza del Governo nelle Amministrazioni sociali, per cui mancherebbe la ragione di attenersi a quella forma di contratto che, per sè stessa, meglio di ogni altra, esclude le soverchie intromissioni.

Egli trova ingiustificate le osservazioni fatte in proposito dalla Società delle Meridionali, ed accenna ai provvedimenti adottati in Olanda per evitare il pericolo che le Società sottraggano allo Stato quanto gli sarebbe dovuto negli anni in cui il traffico dà maggiori profitti.

Applicando disposizioni analoghe, sarebbe, a suo avviso, naturalmente, posto un freno al soverchio zelo di chi, per conto dell'Erario, volesse immischiarsi nelle aziende sociali, potendo lo Stato ritenersi sicuro da ogni frode e appagarsi quindi alle risultanze dei bilanci compilati dalle Amministrazioni private senza diretto e immediato controllo.

Ma al convincimento che sia necessario lasciar libera l'azione industriale delle Amministrazioni ferroviarie, condiviso pure dalla Società degli Ingegneri ed Architetti, non partecipano certo tutti quelli cui spetta ora, o spetterà in avvenire, di interpretare le leggi in materia ferroviaria.

L'esperienza dal passato, numerose pubblicazioni ed i discorsi pronunciati da chi ha od ha avuto stretto legame col Potere esecutivo, stanno a provare come i criteri logici, esposti nello studio sulla *Politica Ferroviaria*, non avrebbero certo in Italia pratica attuazione se la forma del contratto o speciali sanzioni di legge non costringessero ad attenervisi, delimitando in via assoluta e precisa i confini dei poteri dello Stato.

Nell'ultima parte del suo lavoro l'onorevole Carmine dice di ignorare completamente il risultato degli studi della Commissione Reale, e questo vale, in parte, a spiegare le sue affermazioni, poichè crediamo che se egli avesse presa conoscenza dei *Concetti fondamentali di un disegno di legge intorno alla contabilità e sul sindacato finanziario delle strade ferrate*, elaborati da una Sotto-Commissione, emanata dalla Commissione predetta, si sarebbe persuaso che i criteri predominanti in alcune sfere dirigenti sono ben diversi da quelli che la sua mente gli suggerisce. E basta, a proposito della libertà industriale da lasciarsi in futuro alle Società private, citare il paragrafo 17, che è così concepito:

« Il controllo sarà esercitato sulle scritture riassuntive » ed analitiche relative all'esercizio ferroviario e su qua- » lunque altra contabilità del Concessionario.

« A tale effetto gli Ispettori governativi avranno diritto » di accedere a qualunque Ufficio dell'Amministrazione » ferroviaria e di prendere conoscenza di ogni atto e do- » cumento ».

Non essendo ammissibile che questi controlli possano essere di pura apparenza, si deve trarne la conseguenza che al Governo si vorrebbe attribuire la facoltà di sindacare tutti gli atti amministrativi delle Società.

Altro che accontentarsi delle risultanze dei bilanci!

Se l'onorevole Carmine terrà conto delle prove evidenti di tendenza alle ingerenze avutesi in tempi recenti e sintetizzate in certo modo nel citato progetto, non si terrà forse più tanto sicuro della possibilità di accordare la libertà d' iniziativa, da lui pure desiderata per l'esercizio privato, sotto il regime contrattuale del canone fisso, e troverà meno fuori di proposito l'affrontare il problema, con l'intento di risolverlo come da noi si è tentato, sotto forma tale, da meglio escludere *a priori* le temute intromissioni. Egli forse si persuaderà che per conseguire l'intento da lui stesso vagheggiato, occorre per lo meno definire con articoli contrattuali, approvati per legge, i limiti dell'azione governativa, pure stabilendo esplicite cautele a difesa degli interessi dello Stato.

La nostra proposta di utilizzare per opere pubbliche l'avanzo liquido a disposizione del Governo, dopo l'estinzione di tutti i debiti ferroviari, ci ha fatto incorrere nella taccia d'esserci ispirati a considerazioni troppo unilaterali, avendo solo di mira le esigenze ferroviarie.

Non crediamo però che essa sia del tutto giustificata, perchè, secondo il nostro pensiero, quella somma non avrebbe dovuto essere impiegata per ferrovie nuove di reddito probabilmente assai scarso, ma piuttosto per le bonifiche, per le quali i fondi a disposizione sono sempre in-

(1) Il Relatore della Commissione della Società degli Ingegneri pei quesiti 2, 6, 7 e 9, mentre dichiara irrisorio (naturalmente in danno dello Stato) il corrispettivo della Concessione da noi proposto, espone poi, per conto suo personale, un programma, che è il più favorevole alle Società di quanti ne siano stati finora pubblicati. Egli, infatti, vorrebbe che queste pagassero solo un canone fisso e che l'eccedenza oltre il 6 per cento del dividendo azioni venisse assegnata per metà all'esercente e per metà impegnata in riduzioni obbligatorie di tariffa. Le Società non avrebbero con questa soluzione alcuno stimolo da adottare, a proprio rischio, delle riduzioni di prezzi che potrebbero realizzarsi senza loro sacrifici, e poichè i ribassi contribuiscono all'incremento del traffico, questa condizione farebbe aumentare di molto, almeno in un lontano avvenire, i profitti sociali, escludendo lo Stato da ogni partecipazione diretta al maggior valore reale che verrebbero man mano assumendo le Reti col crescere dell'attività del Paese. Un contratto di questa natura corrisponderebbe, più d'ogni altro, ad una vera e propria vendita, la cui alea andrebbe ad esclusivo vantaggio delle Società e dei contribuenti ferroviari.

Non avendo potuto, per l'accenno fattone dall'onorevole Carmine, astenerci dall'esaminare alcuni punti della già citata Relazione, dobbiamo pure rilevare come non sia giustificata l'opposizione *a priori* in essa manifestata contro l'uso di una formola a coefficienti prestabiliti. La formola non è altro che la sintesi di un concetto molto semplice, e la sua applicazione non può costituire per sè stessa una complicazione; d'altra parte poi la proposta di un canone variabile ad *aliquota fissa* (diversa per le diverse Reti), largamente discussa nella Relazione e approvata dalla maggioranza della Commissione della Società degli Ingegneri, corrisponde appunto ad un sistema a base di coefficienti prestabiliti.

sufficienti, per il Porto di Genova (per il quale nel febbraio scorso non pareva affatto imminente la realizzazione del progetto di autonomia) e infine per il contributo da assegnarsi all'Acquedotto delle Puglie. Ci siamo astenuti allora dall'accennare al modo di utilizzare il residuo attivo per non meritarci davvero, da parte del Ministro del Tesoro, la *querela per turbativa di possesso*, minacciataci, malgrado la nostra prudenza, dall'onorevole Tedesco (1).

La giusta aspirazione dell'onorevole Carmine alla continuazione di una cauta finanza non dovrebbe indurlo a disconoscere che alcune opere pubbliche possono in breve compensare l'Erario dell'apparente immediato sacrificio, e che la spesa di una considerevole somma iniziale, mentre elimina dal bilancio delle quote di passività, destinate a figurarvi per un lungo periodo, offre il modo di anticipare il frutto dei benefici, di cui può fruire l'Erario sotto la forma indiretta della sua partecipazione al miglioramento economico generale del Paese.

Non v'ha dubbio che i rischi che le Società incontrerebbero assumendo un contratto come quello da noi previsto di concessione intiera, ma senza l'alea della costruzione, sono relativamente limitati; noi stessi abbiamo dichiarato di ammetterlo, ed appunto per tener conto di questa circostanza abbiamo previsto una larga e progressiva partecipazione dello Stato agli utili, oltre il limite d'interesse del 6 per cento. Ma se le alee sono minori di quelle che affronta un Concessionario di linee in progetto (ed a cui è generalmente riservato un utile netto assai maggiore), esse non cessano di essere gravi e tutt'altro che sempre favorevoli, come asserisce la Relazione della nota Commissione di Ingegneri. Della impossibilità di fare assegnamento sulla diminuzione progressiva del coefficiente di esercizio fanno fede, in modo ineccepibile, i bilanci delle nostre Società ferroviarie, poichè, oltre le oscillazioni dei prezzi dei carboni e dei ferri, molte altre cause possono ridurre d'assai e forse anche annullare completamente la possibilità di diminuire il rapporto fra le spese e gli introiti. Lo ha pure ammesso, in via generale, l'onorevole Carmine nello studio pubblicato nel gennaio dello scorso anno (2) e lo ha confermato ora, giudicando esagerate le affermazioni della Commissione degli Ingegneri.

L'esercizio in conto cointeressato fra Stato e Società, comune anche al nostro programma, toglie certo all'ente privato parte della sua indipendenza, ma in una qualche misura tale condizione è inevitabile, non ammettendo le nostre leggi la perpetuità delle concessioni consentite in America ed in Inghilterra. L'art. 285 della Legge sui Lavori Pubblici rende sempre possibile una certa ingerenza dello Stato, ma questa suole esercitarsi nel regime a forma di concessione in modo da non recare incaglio allo sviluppo dell'industria ferroviaria.

L'esame delle obbiezioni mosse alla nostra proposta non ha, per le ragioni che siamo venuti esponendo, scosso la nostra convinzione che la forma della concessione intiera sarebbe la più adatta ad assicurare il migliore assetto futuro delle nostre ferrovie, ma non possiamo disconoscere che essa fa astrazione dai preconcetti che potrebbero avere il sopravvento nell'ambiente politico.

Se questi preconcetti, pur non conducendo, per le ragioni accennate in principio, all'esercizio di Stato, dovessero far nascere, come prevede l'onorevole Carmine, ostilità invincibili contro la forma della *concessione intiera*, conveniamo con lui che la soluzione praticamente preferibile sarebbe quella propugnata nei suoi studi, a patto però che le nuove Convenzioni non si limitino ad attuare il suo concetto fondamentale del *canone fisso e della partecipazione al prodotto netto*, ma realizzino anche l'applicazione dei criteri svolti nell'articolo sulla *Politica Ferroviaria;* che esse determinino quindi precise condizioni per assicurare il libero sviluppo delle attività industriali delle Società, che esigano da queste l'impegno di capitali adeguati all'importanza delle Reti loro affidate, che eliminino infine le occasioni di conflitti per l'esecuzione delle opere rese man mano necessarie dagli incrementi del traffico.

(1) Discorso pronunciato alla Camera dei deputati nella tornata del 25 giugno 1901.

(2) « Esercizio ferroviario e progresso economico » (*Nuova Antologia*, 1° gennaio 1901, pag. 105).

L'ESERCIZIO DELLE TRE GRANDI RETI

DAL 1885 AL 1900

(*Continuazione, vedi N. 11*).

Il treno *F. V.* che si è attivato per la prima volta il 24 marzo 1897, si effettua tutti gli anni, dalla seconda metà di marzo fino a giugno; ed i risultati sono veramente ottimi sotto ogni riguardo.

Altro direttissimo che ha il medesimo carattere ed il medesimo scopo, perchè di esso profittano principalmente i forestieri che dall'Egitto si recano al Nord dell'Europa, è il n. 64 da Napoli a Roma.

La prima volta si effettuò il 18 dicembre 1893 per alleggerire il diretto n. 4, ed anche per parecchi anni successivi si eseguì durante parte dell'inverno, ma da qualche tempo esso si effettua presso a poco durante lo stesso periodo del treno *F. V.*

Il treno 64, fra Napoli e Roma, è il più celere treno, a percorso intero, che vi sia in Italia: si compone di vetture di prima classe sulle quali sono ammessi i viaggiatori anche a prezzi ridotti in partenza da Napoli o provenienti da oltre Napoli, da Caserta e da Ceprano per la sola destinazione di Roma ed oltre.

Nell'inverno 1899-900 si è introdotto nella sua composizione un *salon-bar* della Compagnia Internazionale delle vetture a letto. In questo *salon* possono prendere posto i viaggiatori provvisti di biglietti di prima classe di qualsiasi specie e per qualunque percorso, col pagamento di un supplemento in ragione di lire 0.02 per chilometro, col minimo di lire 0.50.

Il direttissimo 64, per il servizio viaggiatori, non ha che le fermate intermedie di Caserta e di Ceprano.

Il 15 giugno 1893 fu attivata, in via di esperimento, una coppia di treni direttissimi (n. 21 e 26), fra Milano e Venezia, con vetture di prima e seconda classe, allo scopo di rendere possibile in una sola giornata un utile viaggio di andata e ritorno da Milano a Venezia. Ma questi treni non avendo dati i risultati che la Società si riprometteva, essa li sospese il 3 gennaio 1894.

Da quanto si è detto risulta che vi sono, nel periodo della massima attività, le seguenti percorrenze giornaliere di treni direttissimi:

Linea		Treni		Km.
Linea	Milano-Chiasso treni	n. 51 e 56	Km.	104
»	Roma-Firenze-Milano	» 1 e 2	»	1330
»	Roma-Genova-Torino	» 3 e 64-24	»	1328
»	Sarzana-Parma-Milano	» 93-94 e 9-10	»	484
»	Napoli-Roma treno n. 64	. . . .	»	249
»	Firenze-Venezia treno *F. V.*	. . . .	»	293
			Totale Km.	3788

Si ha quindi in complesso una percorrenza di km. 1861 sulla Rete Mediterranea e 1927 sulla Rete Adriatica.

In Sicilia non vi sono direttissimi.

I direttissimi attuali, ad eccezione del 64 Napoli-Roma, del 51 e del 56 fra Milano e Chiasso, hanno tutti anche vetture di seconda classe, e perciò non può applicarsi ai viaggi che con essi si effettuano la tariffa di lire 0,1356 per ogni viaggiatore di prima classe e per chilometro, di cui all'articolo 13 (1) delle vigenti tariffe e condizioni dei

(1) L'art. 13 delle vigenti tariffe e condizioni dei trasporti, stabilisce fra l'altro che venendo attivati convogli direttissimi *con velocità superiore a quella dei diretti e con sole carrozze di prima classe*, sarà applicata la tariffa di L. 0.1356 per ogni viaggiatore e per chilometro (che ora deve accrescersi della sopratassa del 3 0/0 a favore degli Istituti di previdenza del personale ferroviario).

trasporti. Fu quindi sempre applicata quella di L. 0.1243 per la prima classe e di L. 0.0871 per la seconda classe, oltre alle sopratasse stabilite, prima con la legge 15 agosto 1877, n. 383, e poi con l'altra legge 29 marzo 1900, n. 101, a favore degli istituti di previdenza per il personale delle Società.

La qualifica di direttissimi a questi treni non si è mai data adunque allo scopo di compensare in qualche modo le maggiori spese di esercizio che essi cagionano. Si è data solo, perchè in realtà sono tali, sia per il modo col quale disimpegnano il servizio, sia per le velocità loro assegnate; e più che altro si è data per poterli conservare rapidi, mantenendo la loro composizione il più possibile leggera ed evitando le lunghe fermate. Ciò si ottiene escludendo da essi quelle categorie di viaggiatori che non avrebbero ragione di approfittarne, sia quando effettuano brevi viaggi, sia quando godono di speciali facilitazioni di tariffa.

In sostanza adunque si può dire che realmente vi sono sulle Reti Mediterranea ed Adriatica veri e proprii direttissimi, ma non nel senso inteso dall'articolo 13 delle tariffe e condizioni dei trasporti.

Per questa ragione le loro percorrenze noi le abbiamo computate unicamente a quelle dei treni diretti.

Treni diretti. — Le percorrenze medie giornaliere dei treni diretti, che dal 1° gennaio 1884 erano di: Km. 9894 sulle linee ora facenti parte della Rete Mediterranea, km. 9085 id. id. Adriatica, km. 828 id. id. Sicula: km. 19,807 sulle linee delle tre Riunite, sono salite, nel 1900 a: chilometri 14.666 sulla Rete Mediterranea, km. 13,059 id. Adriatica, km. 1310 id. Sicula: km. 29,035 sulle tre Reti riunite.

Vi fu dunque un aumento di: Km. 4772 ossia del 48.23 per cento sulla Rete Mediterranea, km. 3974 id. 43.74 id. Adriatica, km. 482 id. 58.51 id. Sicula: km. 9228 ossia del 46.59 0|0 sulle tre Reti insieme.

Questo aumento è dovuto in parte a nuovi treni diretti attivati sulle linee che erano in esercizio nel 1884, ed in parte a diretti attivati sulle nuove linee complementari.

Treni misti. — I treni misti si effettuano principalmente sulle linee, il cui traffico ordinario delle merci è tanto scarso da non consentire che per il loro trasporto si istituisca un apposito treno merci giornaliero. Si effettuano inoltre sulle linee aventi un limitato movimento di viaggiatori, oppure su quelle linee, o tratti di linea, in cui, per completare certi servizi locali di viaggiatori, pur essendo necessaria una nuova comunicazione, riuscirebbe di troppo un treno omnibus.

In sostanza, si attuano i treni misti nei casi in cui, disimpegnando promiscuamente il servizio dei viaggiatori e delle merci, si possa utilizzare la prestazione delle locomotive più razionalmente di quello che avverrebbe se si separassero i due servizi.

Il Governo per altro, prima di concedere che un treno venga classificato fra i misti, tiene sempre presenti, per le vecchie linee, le condizioni di servizio che si avevano nell'anno 1884, che servì di base per stabilire le condizioni delle percorrenze; e si rende poi esatto conto delle variazioni nel movimento dei viaggiatori e nel traffico delle merci avvenute negli esercizi successivi al 1884.

Per le linee nuove già aperte, esamina minutamente le condizioni di movimento e di prodotto dei viaggiatori e dei trasporti a grande velocità nei vari anni di esercizio; mentre per quelle da aprirsi si fonda sui calcoli di probabilità che vengono istituiti in base alla popolazione ed all'importanza industriale, commerciale ed agricola dei paesi che la nuova linea è chiamata a servire.

Per le une e per le altre, se si tratta di treni obbligatori, non concede di classificarli fra i misti, se non quando sia provato che il servizio viaggiatori e postale non venga a scapitare, e che se ne possa avvantaggiare quello delle merci.

Quando invece si tratta di aggiungere nuovi treni misti non obbligatori a termini di contratto, allora l'azione del Governo non può che limitarsi a curare che questi siano razionalmente interposti fra gli altri treni viaggiatori.

Le percorrenze giornaliere dei treni misti, che nel 1884 erano complessivamente di:

Km.	5,204	sulla Rete	Mediterranea
»	7,069	»	Adriatica
»	1,808	»	Sicula
	14,081	sulle tre Reti riunite	

sono salite nel 1900 a

Km.	8,915,	ossia di	km.	3711	sulla Rete	Mediterranea
»	10,831,	»	»	3762	»	Adriatica
»	4,296,	»	»	2488	»	Sicula
»	24,042,	»	»	9961	sulle tre Reti riunite.	

L'aumento complessivo fu dunque del 70.74 per cento, ma la percorrenza media riferita al chilometro è per altro aumentata in proporzioni minori, vale a dire:

da 1.280 a 1.498,	ossia di	0.218	per km.	sulla Rete Mediterr.
» 1.767 a 1.848,	»	0.081	»	» Adriatica
» 3.049 a 3.978,	»	0.929	»	» Sicula
» 1.626 a 1.865,	»	0.239	per km.	sulle tre Reti riunite.

Essa è salita quindi per le tre Reti riunite del 14.70 0|0 rispetto a quella del 1884. È però da notare a questo proposito che il prodotto chilometrico, per le linee ora costituenti le tre Reti, era nel 1884 di L. 26,317 complessivamente, mentre, secondo l'ultima statistica (1898), esso è disceso a L. 20,869, cioè del 20.70 0|0.

Le linee servite da soli treni misti non sono per altro che:

4	della Rete Mediterranea,	con uno	sviluppo	di km.	68
3	» Adriatica	»	»	»	79
2	» Sicula	»	»	»	112
9	delle tre Reti riunite	»	»	km.	259

Treni merci ordinari. — I treni ordinari che trasportano soltanto merci si possono dividere nel seguente modo:

1. *Treni merci a grande velocità.* — Si effettuano solo fra i centri di grande importanza per il rapido inoltro delle merci, e specialmente di quelle che devono giungere sui mercati ad ora prestabilita.

2. *Treni merci diretti.* — Servono al trasporto dei carri a piccola velocità, tanto per le stazioni estreme quanto per quelle intermedie più importanti e di diramazione. Non si effettuano che lungo le linee di forte traffico, che diano buon contingente di carri per lunghe distanze.

3. *Treni merci raccoglitori od omnibus.* — Sono destinati all'inoltro di carri completi da e per qualunque stazione intermedia, e fanno anche il servizio minuto delle merci a piccola velocità.

I treni di questi tre classi possono essere *giornalieri* o *periodici*.

Quando ad essi si attacca qualche vettura per viaggiatori, vengono denominati *treni merci con viaggiatori*.

Le merci, e specialmente quelle a grande velocità, si inoltrano anche coi treni viaggiatori ordinari di tutte le classi, eccettuati quelli di lusso.

Il diritto che conferisce al Governo l'art. 282 della vigente legge sui lavori pubblici, di fissare gli orari dei treni, si estende tanto ai treni viaggiatori, quanto a quelli delle merci.

L'art. 24 del capitolato d'esercizio, nel confermare tale diritto per i treni viaggiatori e per quelli misti di viaggiatori e di merci, non accenna veramente ai treni merci ordinari, ma poichè a termini dell'art. 93 dello stesso capitolato per le Reti Mediterranea ed Adriatica, ed 88 per la Sicula, le prescrizioni contenute nella predetta legge sono applicabili senza restrizioni anche alle Reti di cui trattasi, sembra non vi possa essere dubbio che il citato art. 24, pur non parlando esplicitamente dell'orario dei treni merci, non possa menomare il diritto del Governo, derivante da una legge organica, di ingerirsi anche nella formazione degli orari dei treni merci.

L'azione che su questi orari esso può esercitare è per altro molto diversa da quella che esercita sull'orario dei treni viaggiatori.

Pei treni merci infatti il concessionario non ha vincoli espliciti di percorrenza, nè di velocità, e neppure riguardo al numero ed alla durata delle fermate, quando si eccettuino i treni merci con viaggiatori che esistevano nel 1884, e che non furono sostituiti con altri di categoria superiore.

I tre fattori essenziali dell'orario: *velocità*, *percorrenze* e *fermate*, si sottraggono adunque, in gran parte, all'ingerenza del Governo, pei treni merci che non trasportano viaggiatori. Esso quindi per questi si limita a curare che siano sempre osservate le norme generali riguardanti la sicurezza e la regolarità della circolazione.

L'Ispettorato adunque non approva esplicitamente l'orario dei treni merci, nè si occupa di questo in maniera diretta, come di quello dei treni viaggiatori. Lascia invece al concessionario ogni responsabilità derivante dagli obblighi che ad esso incombono per i termini di resa delle merci.

In certi casi speciali soltanto, e principalmente quando coi treni merci si debbono trasportare viaggiatori, il Governo interviene nei cambiamenti di orario e tratta per l'aggiunta di nuovi treni merci, sia nell'interesse del servizio viaggiatori, come in quello del commercio, e specialmente perchè vengano alleggeriti quanto più sia possibile i treni viaggiatori ordinari e resa più spedita la loro marcia.

I criteri ai quali si dimostrano informati gli orari dei treni merci adottati dal concessionario, sono precipuamente quelli di soddisfare ai suoi obblighi contrattuali, ma ottenendo il massimo effetto con la minima spesa.

Sul numero e sulla classificazione dei treni merci il Governo può esercitare indirettamente la sua influenza, disponendo:

a) che sia evitata la necessità dell'impiego di più di due locomotive sulle linee che non abbiano salite eccezionali;

b) che si escludano dai treni con viaggiatori le materie esplodenti e pericolose; i vagoni carichi di lunghe travi, quelli carichi di corazze, di grossi massi di pietra, di rotaie, di lunghe ferramenta, di bestie feroci, ecc.;

c) che non si ammettano i carri da merci o da bestiame a piccola velocità, se non diretti alle stazioni finali od a quelle stazioni di diramazione in cui abbia luogo ricognizione di treni, e dove le fermate normali non sieno almeno di 10 minuti;

d) che sieno esclusi dai treni viaggiatori tutti i carri che non abbiano apparecchi di trazione, di sospensione e di rotazione adatti alle velocità massime che possono raggiungere in marcia i treni stessi;

e) che i carri da merci si collochino fra la locomotiva e le carrozze per viaggiatori in tutti i casi in cui lo crede opportuno;

f) che sieno sempre rigorosamente osservate le prescrizioni relative ai termini di resa delle merci;

g) che i treni merci sulle linee pianeggianti non eccedano la composizioue che permetta di ricoverarli con sicurezza nelle stazioni di incrociamento od in quelle dove debbono cedere il passo ad altri treni;

h) che si aumenti la velocità di certi treni misti od omnibus, o che si porti la loro categoria ad un grado superiore;

i) che si applichi rigorosamente la legge 21 dicembre 1899 sui ritardi dei treni.

Ora vedremo quali ne siano stati i risultati per quanto riguarda le percorrenze.

Negli allegati 11, 12 e 13 sono registrate le percorrenze dei treni merci che si avevano nel 1884 e quelle che si hanno ora.

Da essi si rileva che sulle linee in esercizio nel 1884, compresi i completamenti di quelle parti di linea percorse da treni merci, che allora non erano peranco ultimate — completamenti che ne fecero aumentare la lunghezza complessiva da km. 6086 a km. 6787 — la percorrenza dei treni merci ordinari è salita, complessivamente per le tre Reti, da km. 25,631 a 31,416. Vi fu cioè un aumento giornaliero di km. 5.785, che, ragguagliato al chilometro di linea, corrisponde ad un aumento in intensità di 0.851, ossia al 22.57 0|0.

Questo aumento supera del 5 0|0 circa quello che hanno avuto i prodotti dei trasporti a piccola velocità effettuati sulla Rete principale nel 1898, in confronto a qaelli effettuati nel 1884.

Quanto alla ripartizione dell'indicato aumento di percorrenze fra le tre Reti, essa è la seguente (riferita al chilometro di Rete percorsa dai treni merci ordinari):

Rete Mediterranea km. 5.139, ossia 1.53
» Adriatica » 133, » 0.05
» Sicula » 513, » 1.38

In confronto alle percorrenze del 1884, si ebbero quindi gli aumenti percentuali che seguono:

sulla Rete Mediterranea il 36.47
» » Adriatica » 1.22
» » Sicula » 83.41

Il grande aumento percentuale della Rete Sicula dipende essenzialmente dalla più razionale organizzazione che essa ha dato al servizio delle merci, i cui prodotti pei trasporti a piccola velocità, dal 1884 al 1898, si sono accresciuti di circa il 12 0|0.

È invece meritevole di attenzione il fatto che, mentre sulle due grandi Reti i trasporti della piccola velocità diedero un maggiore prodotto:

del 22 0|0 per la Rete Mediterranea
» 16 » » » Adriatica,

sulla prima si accrebbe di oltre un terzo la percorrenza dei treni merci del 1884, mentre sulla Rete Adriatica non si ebbe che un aumento insignificante.

Devesi però notare che per più di un terzo l'aumento sulla Rete Mediterranea, e cioè per treni-chilometro 1989, è dovuto alle maggiori percorrenze Genova-Novi-Alessandria, le quali, come è ben noto, sono richieste da assolute necessità per l'aumentato traffico, che fino a Ronco non può effettuarsi con treni pesanti.

Esaminando poi lo sviluppo complessivo dato ai treni merci ordinari dal 1884 al 1900, compresi quelli della Rete complementare, si trova che la loro percorrenza è aumentata:

per la Rete Mediterranea	da	14,092 a 21,625	treni-km. giornalieri
» » Adriatica	»	10,924 a 12,907	
» » Sicula	»	615 a 1,266	
per le tre Reti riunite	da	25,631 a 35,798	

Vi fu quindi un amento di:

7,533	treni-km. giornalieri	ossia del 53 0|0 per la Rete Mediterranea
1,983		» 18 » » » Adriatica
651		» 106 » » » Sicula
10,467		» 40 » per le tre Reti insieme,

mentre i prodotti delle diverse spedizioni di merci, dal primo anno solare di esercizio delle nuove Reti al 1898, sono aumentaai:

del 25 0|0 per la Rete Mediterranea
» 30 » » » Adriatica
» 41 » » » Sicula
» 28 » per le tre Reti insieme.

Anche per il complesso della sua Rete adunque la Mediterranea aumentò le percorrenze dei treni merci ordinari del 28 0|0 in più di quello che importerebbe l'aumento dei corrispondenti prodotti, mentre l'Adriatica, pure avendo data una certa estensione al servizio merci con treni appositi sulla sua Rete complementare, si sarebbe tenuta del 12 0|0 al disotto di quanto corrisponderebbe agli aumenti di introiti.

La Sicula invece è al disopra del 65 0|0 per la ragione già esposta.

Ne consegue pertanto che, mentre sulla Rete Mediterranea il carico medio dei treni merci è andato diminuendo, dal 1885 in poi invece sulle Reti Adriatica e Sicula è sensibilmente aumentato. (*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

I lavori nel porto di Genova.

Sotto la presidenza del Ministro dei Lavori Pubblici, on. Balenzano, si è radunata il 2 corrente la Commissione centrale dei porti, spiaggie e fari, e si è occupata dei progetti di ampliamento e sistemazione del porto di Genova, presentati dall'ingegnere del Genio civile Inglese, che ha preso parte alla seduta. La discussione interessantissima fu diretta dal Ministro, e il risultato di essa fu che la Commissione ha riconosciuto la necessità di procedere, senz'altro indugio, all'esecuzione di quei lavori che sono reclamati dall'accresciuto traffico nel primo dei porti italiani.

Infine, la Commissione, udita la relazione del commendatore Gintio, presidente di Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, sulle proposte fatte dall'Ufficio del Genio civile di Genova e il parere del comm. Fiorito, direttore generale della marina mercantile, ha riconosciuto la convenienza di rimandare l'esecuzione di talune delle opere che vennero progettate.

><

Traforo del Sempione.

Ci scrivono da Iselle, 3 corrente:

Finalmente, dopo pochi metri lineari (20 circa) di roccia decomposta e spingente, che fecero perdere all'Impresa più di quattro mesi di tempo, da pochi giorni si è entrati con il cunicolo d'avanzata in una roccia più consistente, che permette di sparare delle piccole mine e che promette di migliorare ancora in modo, che molto probabilmente, prima della fine del mese corrente, si potrà riprendere la perforazione meccanica, stata sospesa sino dal mese di novembre dell'anno passato. Si spera quindi di riguadagnare presto il tempo perso e, se non sorgeranno nuove difficoltà impreviste, come quelle superate in questi ultimi mesi, di terminare il *tunnel* per l'epoca fissata dal contratto (13 maggio 1904).

Dall'imbocco di Briga l'avanzata media giornaliera si mantiene sempre superiore ai metri 6; lo stesso si potrà avere presto sul nostro versante.

Oggi il comm. Crosa, regio Ispettore-capo governativo, fece una visita in galleria.

Ecco il bollettino dei lavori al 1° aprile:

Galleria di avanzamento:	Lato nord Briga	Lato sud Iselle	Totale
Lunghezza al 1° marzo 1902 m.	6713	4430	11,143
Progresso mensile . . . »	176	13	189
Totale al 1° aprile 1902 . . m.	6889	4443	11,332
Operai:			
Fuori galleria, totale giornate	13,842	9572	23,414
» media giorn. .	477	330	807
In galleria, totale giornate .	35,671	22,977	58,648
» media giorn. .	1245	792	2037
Effettivo massimo lavoranti simultaneamente	463	315	778
Totale dei cantieri:			
Totale delle giornate. . . .	49,513	32,549	82,062
Media giornaliera.	1,722	1,122	2,844

><

Conferenza per il servizio postale sulle ferrovie.

Siamo informati che le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia hanno aderito al desiderio espresso dal Ministero delle Poste e dei Telegrafi, che abbia luogo presto la progettata conferenza per la discussione ed approvazione delle modificazioni da apportarsi al nuovo testo delle istruzioni del servizio postale sulle ferrovie. La conferenza avrà luogo negli ultimi giorni di aprile od ai primi di maggio.

><

La partecipazione del personale delle Ferrovie Secondarie Sarde agli utili dell'Azienda.

Dalla Relazione del Consiglio d'Amministrazione della Società delle Ferrovie Secondarie Sarde, letta nell'Assemblea degli Azionisti, tenutasi il 29 marzo, e che pubblicheremo in un prossimo numero, rileviamo alcuni provvedimenti presi su proposta dell'Amministratore delegato, avvocato Marangoni, a favore del personale.

La Società ha preso l'iniziativa di mettersi in diretto rapporto con il proprio personale, esclusi gli estranei e terze persone, che ben soventi hanno interessi e scopi non conformi a quelli del personale.

La Società delle Ferrovie Secondarie della Sardegna, pur non avendo alcun obbligo, nè per legge, nè per contratto, di fare un organico, si propose di fare un quadro organico compatibilmente al suo servizio limitato ed economico.

L'Amministrazione, prima di sanzionarlo, deliberò di sentire direttamente i desideri del personale, ed all'uopo dispose perchè esso nominasse nel suo seno dei delegati, secondo le norme tratte dal Regolamento per la nomina dei membri elettivi.

Sappiamo che il Riscatto ferroviario ostacolò questo sistema, che, qualora fosse introdotto in altre aziende, verrebbe ad eliminare la sua influenza e la sua stessa ragione d'essere.

Nonostante la sua opposizione, egli non riuscì ad impedire che la lodevole proposta dell'Amministrazione si effettuasse.

Infatti, nei giorni scorsi il personale nominava con 618 voti, contro 58 appena dati ai Rappresentanti del *Riscatto*, i suoi Delegati, nelle persone di due Impiegati amministrativi, un Capo-stazione, un Capo treno, un Macchinista, un Capo-operaio di officina, due sorveglianti di manutenzione.

L'Amministrazione ha deliberato di interessare il personale al buon andamento dell'azienda ferroviaria, concedendogli una partecipazione del 40 per cento sugli utili residui, dopo avere distribuito un interesse del 5 per cento sulle azioni. Data un'azienda piccola, come quella delle Ferrovie Secondarie Sarde, dove sono anche possibili economie, adottando semplificazioni di servizio, il provvedimento può portare buoni frutti, e noi non possiamo che applaudire alla sagacia di quell'Amministrazione.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Carri noleggiati*).

La Mediterranea ha presi a nolo altri 300 carri chiusi serie *H* della *Compagnie Auxiliaire de Bruxelles* ed ha prorogato fino al 31 dicembre 1902 il noleggio degli altri carri già in circolazione, ammontanti complessivamente a n. 2386.

><

Consiglio Superiore delle Tariffe.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali, invece del comm. ing. Giuseppe Lanino, già Direttore dei trasporti, ha delegato a rappresentare l'Amministrazione stessa nel Consiglio delle tariffe, a tutto il 1903, il cav. Cesare Cambi, Capo della Divisione Tariffe presso la Divisione Tariffe (Segretariato Generale).

><

Per il servizio economico sulla Brescia-Cremona.

Il Municipio della città di Brescia, informato dei voti espressi e delle deliberazioni adottate dalla Commissione Camerale di Cremona circa la istanza per ottenere l'applicazione del servizio economico sulla linea da Brescia a Cremona (il quale darebbe certamente quei buoni risultati che un tale sistema ha dato sulla linea da Brescia ad Iseo), si è associato ai voti espressi dalla predetta Commissione, istando che la domanda venga esaudita, tenuto conto che il prodotto annuo chilometrico della linea si troverebbe nelle condizioni richieste dalla legge 9 giugno 1901 per l'esperimento dell'esercizio economico.

><

Ferrovia Sondrio-Tirano.

Abbiamo da Sondrio che i lavori di costruzione della nuova ferrovia da Sondrio a Tirano (di cui è concessionaria la Società anonima per la ferrovia dell'Alta Valtellina) sono così avanzati da potersi ritenere oramai sicura l'apertura all'esercizio della nuova linea entro il mese di maggio p. v.

><

Ferrovia Pireo-Demirly.

In seguito ad un accordo testè intervenuto fra il Governo Ellenico e la Società concessionaria della ferrovia Pireo-Demirly, quest'ultima, col consenso della Commissione internazionale, ha deciso di emettere una prima serie di obbligazioni del prestito occorrente per la costruzione della linea in L. 22.000.000, al 4 p. 0[0 rimborsabile in 98 anni, la cui emissione è stata assunta dalle Banche C. J. Hambro and Son di Londra, Erlanger und Söhne di Francoforte e Banca Nazionale di Grecia.

Dovrà ora essere costituita la « Société anonyme des chemins de fer Helleniques » che assumerà la costruzione della predetta linea Pireo-Demirly, ed i lavori avranno principio nel termine di due mesi, a partire dal giorno di costituzione di detta società, e dovranno essere compiuti in due anni, il tratto Pireo-Livadia, ed in quattro anni quello da Livadia e Demirly.

La costruzione della linea al di là di Demirly, cioè Demirly-Larissa, Larissa-Frontiera per la Valle di Tempe, Isea-Brolo, Demirly-Frontiera e congiunzione colla rete ferroviaria ottomana, verrà decretata successivamente dal Governo Ellenico.

La linea Pireo-Demirly è lunga 348 chilometri, e nella relativa costruzione saranno certamente impiegati molti operai italiani. E poichè le paghe degli operai sono assicurate da un apposito articolo della convenzione, sarà — a quanto si assicura — revocata all'epoca dei lavori, il divieto della emigrazione dei nostri operai in Grecia.

><

Modificazioni alle tariffe sul servizio cumulativo ferroviario-marittimo colla Sardegna.

Con recente decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio è stata approvata una proposta, della quale abbiamo fatto cenno in un numero precedente del *Monitore*, presentata dalla Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, d'accordo con quella delle Reti Adriatica e Sicula, delle ferrovie Sarde, Sicula Occidentale e della Navigazione Generale Italiana per modificazioni alle tariffe del servizio cumulativo ferroviario marittimo colla Sardegna, allo scopo di escludere dal servizio medesimo talune merci infiammàbili e pericolose che la Società di Navigazione Generale non intende di trasportare.

><

Per il trasporto dell'olio.

L'Amministratore Delegato degli oleifici siciliani si è rivolto alla Presidenza della Commissione reale per il riordinamento dei servizi ferroviari, rilevando, con dati di fatto, che esiste una enorme sperequazione fra il costo del trasporto dell'olio e quello delle olive, e considerato che per ottenere l'arrivo in buone condizioni delle olive sul luogo di lavorazione è necessario trasportarle in ceste con coperchio quanto più rapidamente è possibile, e che non sempre si può aspettare per l'invagonamento che si sia accumulata una forte partita di olive, ha presentato istanza per ottenere che: 1° venga ridotto del 75 p. 0[0 il prezzo di trasporto delle olive fresche in ceste, da servire per l'estrazione dell'olio, sulla base della tariffa interna speciale N. 103, serie E, attualmente in vigore sulla Rete sicula; 2° venga rimborsato il costo di trasporto delle ceste vuote per un percorso uguale a quello compiuto dalle stesse piene; 3° si facciano procedere i carichi di olio a piccola velocità accelerata, anzichè a piccola velocità ordinaria; 4° si porti possibilmente il minimo di peso di tariffa da 5 a 2 tonnellate.

Tenuto poi conto della concorrenza enorme che ci fanno le altre nazioni produttrici di olio, specie la Spagna e la Tunisia, e della necessità quindi di non gravare con soverchia spesa il prezzo del costo dell'olio in fusti e dei fusti vuoti, il predetto Amministratore Delegato, ha domandato: che sia ridotto del 20 p. 0[0 il prezzo di trasporto dell'olio sulla base della tariffa speciale interna N. 106, a piccola velocità, attualmente in vigore, il che si ridurrebbe ad estendere a tutti il beneficio accordato solamente ai grossi negozianti; 2° che venga rimborsato il costo di trasporto dei fusti vuoti per un percorso uguale a quello compiuto dagli stessi pieni.

Ci consta che il Presidente della predetta Commissione ha raccomandato l'istanza al Ministero dei Lavori Pubblici perchè sia presa nella considerazione che merita.

><

Treni di lusso.

Col 1° maggio p. v. verrà sospesa l'effettuazione del treno di lusso Pietroburgo-Vienna-Cannes. L'ultimo treno in origine da Pietroburgo per Cannes partirà da colà il 27 corrente ed arriverà a Cannes il 30; l'ultimo treno da Cannes per Pietroburgo partirà da Cannes il 26 ed arriverà a Pietroburgo il 29; l'ultimo treno poi in origine da Vienna per Cannes, partirà da colà il 29 per arrivare a Cannes il 30, ed infine l'ultimo treno da Cannes per Vienna partirà da Cannes il 29 per arrivare a Vienna il giorno 30 successivo.

><

Biglietto d'abbonamento ridotto sulla Palermo-Marsala-Trapani.

Ci informano da Palermo che quella Camera di Commercio ed Arti ha vivamente interessato il Ministero dei Lavori Pubblici a volersi adoperare presso la Società della Ferrovia Sicula Occidentale (Palermo-Marsala-Trapani) affinchè, come fece la Società per le Strade Ferrate della

Sicilia, istituisca un biglietto di abbonamento ridotto da usufruire da coloro soltanto che hanno l'abbonamento sulla intera rete sicula.

><

Gli infortuni sul lavoro nell'esercizio ferroviario.

Nel marzo dello scorso anno fu approvato il regolamento generale per la prevenzione degli infortuni sul lavoro nell'esercizio delle Strade ferrate, il quale, nel suo ultimo articolo obbligava le Società ferroviarie a preparare pel 17 aprile 1902 i regolamenti speciali, divisi per gruppo di funzioni e di mestieri, da consegnare a ciascun agente, considerato come operaio dalla legge sugli infortuni del lavoro.

Le tre Società hanno d'accordo compilati questi regolamenti, che sono cinque, ognuno dei quali, oltre le disposizioni speciali, contiene poi un cenno sulle disposizioni generali, e li hanno trasmessi all'Ispettorato generale governativo per l'approvazione. Avant'ieri si sono riuniti al Ministero dei Lavori Pubblici il barone Rondini e l'ing. Gerardi, dell'Ispettorato; il comm. Magaldi, capodivisione all'Agricoltura; l'ing. Amoroso e l'avv. Durante, dell'Adriatica; l'ing. Vallani, della Mediterranea; il comm. Scialoja, delle Sicule, per discutere i punti controversi dei suddetti regolamenti.

><

Sentenze di Cassazione e di Corte d'Appello.

La Corte di Appello di Genova, in materia di *servitù di passaggio pubblico* ha sentenziato quanto segue: « L'articolo 630 del Codice Civile, secondo il quale le servitù discontinue non possono stabilirsi che mediante titolo, non è applicabile alla servitù di pubblico passaggio, a beneficio di una comunità, la quale può acquistarsi anche mediante possesso trentennale. E questo possesso può essere provato tanto per testimoni, che per presunzioni gravi, precise, concordanti ».

— In materia di *strade comunali* la Cassazione di Torino ha emesso la seguente sentenza:

« La legge 19 luglio 1894 non ha tolto ai Comuni l'obbligo di provvedere alla riparazione, manutenzione e sistemazione delle strade comunali esistenti. Le relative spese essendo quindi obbligatorie per i Comuni, esse sono validamente votate in una sola adunanza del Consiglio Comunale, e con l'intervento della sola metà dei Consiglieri assegnati al Comune, giusta l'articolo 122 della Legge Comunale e Provinciale. La stessa norma vale anche per le prestazioni d'opera da parte degli abitanti.

— La Corte d'Appello di Casale, nella causa Guarino contro la Società delle Ferrovie Mediterranee, ha sentenziato:

L'operaio ferroviario, colpito da infortunio, che pretende avere diritto all'indennità ai sensi della legge 17 marzo 1898 sugli infortuni del lavoro, in aggiunta alla pensione liquidatagli secondo lo Statuto della Cassa pensioni, nettamente propone la sua domanda in contraddittorio della Società ferroviaria da cui dipende, e può valersi del beneficio di iniziare e proseguire gli atti del relativo giudizio in carta libera, accordato dall'art. 11 della citata legge sul giudizio di revisione dell'indennità liquidata.

L'operaio ferroviario, al quale, in caso d'infortunio, venne assegnata la pensione in base allo Statuto della Cassa pensioni cui era ascritto, non ha diritto di avere in aggiunta alla pensione stessa l'indennità d'infortunio a norma dell'art. 9 della legge 17 marzo 1898.

Ogni diritto dell'operaio è soddisfatto quando egli venga a percipire quella somma che è la maggiore fra quella rappresentata dalla pensione che gli spetta per lo Statuto della Cassa pensioni, e l'altra che rappresenta l'indennità liquidata a norma dell'art. 9 della legge 17 marzo 1898.

Il regolamento 22 gennaio 1899 sulle Casse pensioni delle Ferrovie Mediterranee, che in tal senso dispone, è conforme alle leggi sugli infortuni, ed è quindi costituzionale.

— La Corte d'Appello di Genova, nella causa Cassa nazionale assicurazioni contro Ferrari, ha sentenziato:

L'operaio, vittima d'un infortunio, al quale sia stato dalla Società assicuratrice comunicata anche verbalmente la liquidazione della dovutagli indennità se non l'accetti, deve, per poter agire giudizialmente, lasciar trascorrere 15 giorni dalla spedizione della lettera contenente le sue osservazioni alla Società.

Il difetto di contro osservazioni da parte della vittima dell'infortunio alla liquidazione non può opporsi per ostacolare l'azione giudiziaria, se non quando la Società assicuratrice abbia da parte sua comunicato direttamente all'operaio la liquidazione.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Gara aggiudicata*).

Presso la Direzione Generale della Rete Adriatica ha avuto luogo la gara d'appalto per la fornitura di 14 locomotive-tenders, divisa in due lotti di 7 locomotive ciascuno. Hanno concorso le Ditte: Società Italiana Ernesto Breda, di Milano; Giovanni Ansaldo e C., di Sampierdarena; Costruzioni meccaniche di Saronno e le Officine meccaniche (già Miani, Silvestri e C., A. Grondona, Comi e C.) di Milano. Un lotto è rimasto aggiudicato provvisoriamente alla Ditta Giovanni Ansaldo, al prezzo di L. 1.695 al kg. di locomotive e di L. 1.05 di tender; e il secondo lotto alla Società Italiana Ernesto Breda, al prezzo di L. 1.70 per ogni kg. di locomotiva e di L. 1.05 per ogni kg. di tender.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica:

Ampliamento del servizio merci e impianto di nuovi binari nella stazione di Vigevano, per L. 43,900, di cui L. 16,800 pei lavori da appaltarsi.

Riattamento e consolidamento del ponticello di 2 m. di luce, sul Rio del Lambrico, al km. 46.658 della linea Savona-Bra, fra le stazioni di Ceva e di Castellino, per L. 1400.

Sgombro di una frana al km. 33.372-33.483 della linea Torino-Genova, fra le stazioni di Villanova d'Asti e di Villafranca, per L. 2100.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Applicazione della condotta del freno a vuoto, sistema Korting, a due bagagliai, da adibirsi al servizio cumulativo fra la Rete Mediterranea e la Rete Sicula, L. 195.40.

Impianto del servizio d'acqua per i dormitoi del personale di macchina nella stazione di Piacenza, L. 530.

Acquisto di minuto materiale d'esercizio in aumento inventario per l'esercizio finanziario 1901-902, L. 2196.

Lavori di riparazione ai danni prodotti dal vento ai tetti dei fabbricati fra le stazioni di Grosseto e di Cecina, sulla linea Roma-Pisa, L. 191.15.

Rete Adriatica:

Lavori intesi ad assicurare la circolazione dei treni in seguito agli scoscendimenti avvenuti nella trincea al chilometro 42 della linea Roma-Firenze, L. 3507.46.

Lavori per ampliare l'ufficio e la legnaia nel deposito combustibili della stazione di Campobasso, L. 1900.

Rete Sicula:

Applicazione di porta-fanali per coda convogli a 20 carri-cisterna ed a 3 carri con cassa per il trasporto dell'acqua, L. 278.42.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Ci informano da Reggio Emilia che la Direzione dell'esercizio delle Ferrovie Reggiane, in vista dell'abbondante raccolto d'uva avutosi nella provincia di Reggio Emilia nello scorso autunno 1901 e della cattiva qualità del vino ottenuto, il quale per la sua limitata gradazione alcoolica non trova grande smercio, è venuta nella determinazione di compilare una tariffa eccezionale a piccola velocità onde facilitare il trasporto del vino stesso alla distilleria istituita in quella città dalla Cooperativa agricola reggiana.

Trattasi di un provvedimento tendente a favorire tanto i produttori di vino quanto la nuova industria predetta, epperò non dubitiamo che i Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura ed Industria, ai quali è stata presentata la proposta di attuazione della nuova tariffa eccezionale, vi daranno la loro approvazione.

— Il Ministro dei Lavori Pubblici, d'accordo con gli altri Ministri interessati, ha approvato le seguenti proposte delle Amministrazioni ferroviarie relative a concessioni speciali di tariffa:

1) Proposta dell'Adriatica per concessione alla Ditta Pio Emilio Santini di effettuare i suoi trasporti di pietra da gesso alle seguenti condizioni: Stazioni di partenza: Casalecchio e Mirandola-Ozzano; destinazione: Pordenone; quantitativo minimo d'impegno: tonnellate 1000; validità: fino al 31 agosto 1902; prezzo concessionale: lire 0.03296 per tonnellata-chilometro, più il diritto fisso di L. 0.206 a tonnellata, carico e scarico a cura e spese della Ditta;

2) Proposta dell'Adriatica, per la quale la concessione accordata all'Unione Toscana fra i fabbricanti di stecchini da fiammiferi per trasporto di legno ridotto in fuscellini per fiammiferi da Empoli a Bari e Capurso è rinnovata per un altro anno alle medesime condizioni già vigenti;

3) Proposta della Mediterranea per estendere anche agli invii da Policastro la concessione accordata alla Ditta Michele Sarli per trasporti di carbone vegetale e di traverse di legno, fermo restando il quantitativo minimo di 1500 tonnellate;

4) Proposta dell'Adriatica, per la quale la concessione accordata all'Unione Militare per trasporti di vino è protratta al 30 giugno p. v., aumentando in corrispettivo di 250 tonn. i trasporti per Roma, e di 250 tonn. quelli per Napoli;

5) Proposta dell'Adriatica per concessione alla Ditta Muzzia Giuseppe di trasportare dal 1° dicembre 1901 al 30 novembre 1902 almeno 3000 tonnellate fra ciottoli e pietrisco in partenza dalle stazioni di Parma, Sant'Ilario, Collecchio, Fornovo, Citerno-Taro, Valmozzola, Lesignano, Solignano, Berceto, Ostia e Borgotaro, e in destinazione di Casalmaggiore coll'abbuono, limitatamente al percorso adriatico, del 10 0|0 sui prezzi normali di tariffa, oltre il diritto fisso, ed alla condizione che, qualora coll'applicazione di detto abbuono si ottenesse un prezzo inferiore alla base di L. 0,0412 per tonnellata-chilometro, verrà applicato quest'ultimo prezzo in luogo di quello concessionale;

6) Proposta dell'Adriatica di rimuovere per tutto l'anno 1902 la concessione accordata alla Ditta Pesenti per i suoi trasporti di calce e cemento, ammettendosi fra le stazioni destinatarie anche quella di Romano, e mantenendosi anche quella di Milano-Porta Garibaldi;

7) Proposta dell'Adriatica, per la quale resta confermato il prezzo di L. 3.70 per i trasporti di fosfati e piriti e carbon fossile da effettuarsi da Venezia Marittima a Pordenone in base alla concessione accordata alla Fabbrica di concimi di Pordenone. Il quantitativo minimo di trasporto è fissato in tonnellate 5500 complessivamente fra fosfati, fosforiti, piriti e carbon fossile, carico e scarico a cura e spese della Ditta, e la concessione è valida per tre anni, con facoltà di disdetta di anno in anno.

><

Strade Ferrate Secondarie.

Prospetto dei prodotti del traffico ottenuti dal 1° luglio a tutto il mese di dicembre 1901, in confronto di quelli avutisi nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Indicazione delle ferrovie	Esercizio 1901-1902	Esercizio 1900-1901	Differenza
Vicenza-Treviso e Vicenza-Thiene-Schio.	697,979	671,999	+ 25,980
Sarde Comp. Reale .	950,586	1,023,922	— 73,336
Secondarie Sarde . .	413,230	404,842	+ 8,388
Milano-Saronno-Erba .	2,115,997	2,088,351	+ 27,646
Novara-Seregno . .	401,751	393,087	+ 8,664
Conegliano-Vittorio .	62,704	56,818	+ 5,886
Parma-Suzzara . .	129,178	128,436	+ 742
Schio-Arsiero e Schio-Torrebelvicino . .	95,147	96,055	— 908
Udine-Cividale-Confine	291,056	253,942	+ 37,114
Camposampiero-Montebelluna. . . .	110,491	106,273	+ 4,218
Bologna - Massalomb.	238,531	184,766	+ 53,765
Arezzo-Stia	97,705	91,500	+ 6,205
Torino-Ciriè-Lanzo .	387,438	388,163	— 725
Torino-Rivoli . . .	85,195	87,802	+ 2,393
Settimo-Rivarolo-Castellamonte . . .	271,484	275,572	— 4,088
Palermo-Mars.-Trap.	895,863	846,301	+ 49,562
Sassuolo-Mod.-Finale	185,008	179,137	+ 5,871
Santhià-Biella . . .	390,452	386,443	+ 4,009
Ferr. di Reggio Em. .	208,412	187,461	+ 20,951
Roma-Albano-Nettuno	350,942	432,244	— 81,302
Ofantino - Margherita di Savoia . . .	12,829	12,855	— 26
Bergamo-Ponte Selva	287,465	263,511	+ 23,954
Sassi-Superga . . .	12,114	13,547	— 1,433
Fossano-Mondovì . .	22,940	21,671	+ 1,269
Menaggio-Porlezza e Luino-Ponte Tresa.	56,932	49,824	+ 7,108
Napoli-Nola-Baiano .	243,467	237,075	+ 6,392
Poggibonsi-Colle . .	37,681	35,131	+ 2,550
Arezzo-Fossato. . .	214,049	233,993	— 19,944
Basaluzzo-Frugarolo .	6,362	5,663	+ 699
Palermo-Corleone. .	171,221	150,335	+ 20,886
Monteponi-P. Vesme .	4,935	4,160	+ 775
Gozzano-Alzo . . .	17,754	14,348	+ 3,406
Ferrara-Suzzara . .	247,402	226,626	+ 20,776
Modena-Vignola . .	49,973	42,842	+ 7,131
Napoli Pozzuoli-Cuma	194,873	196,252	— 1,379

Verona-Caprino . .	80,337	76,656	+ 3,681
Napoli-Ottaiano . .	128,453	129,784	— 1,331
Cerignola Staz.-Città.	40,507	42,318	— 1,811
Economiche Biellesi.	109,236	124,657	— 15,421
Sant'Ellero-Saltino .	24,225	30,950	— 6,725
Roma-Ronciglione. .	343,200	387,500	— 44,300
Varese-Porto Ceresio .	54,150	50,950	+ 3,200
Circumetnea . . .	269,090	297,000	— 27,910
Tortona-Castelnuovo .	13,807	14,179	— 372
Rezzato-Vobarno . .	77,522	74,508	+ 3014
Iglesias-Monteponi .	2,467	10,887	— 8,420
Bari-Putignano . .	68,340	49,825	+ 18,515
Mandela-Subiaco . .	23,418	—	+ 23,418
Totale generale L.	11,193,898	11,075,161	+118,737

Ing. Comm. LUIGI MALVOLTI

Sabato scorso moriva a Napoli l'ing. comm. Luigi Malvolti, Capo Servizio del Traffico delle Ferrovie del Mediterraneo del 2° Compartimento.

L'ing. Malvolti, nato a Roma nel 1843, si laureò in quella stessa città ottenendo la laurea *ad honorem* ed entrò subito a far parte delle Ferrovie Romane come ingegnere della manutenzione, passando in seguito al servizio del movimento e traffico.

Ebbe incarichi importantissimi, fra cui la costruzione della ferrovia Tunisi Goletta.

Fu consigliere comunale a Roma rendendo segnalati servigi al Comune nelle questioni ferroviarie e tramviarie.

Fondò in Roma la Cooperativa fra gl'Impiegati ferroviari che ora ha raggiunto un larghissimo sviluppo.

Fu insignito della croce di cavaliere ufficiale dell'Ordine Mauriziano, della commenda della Corona d'Italia, che ebbe di *motu proprio* da S. M. Umberto I e fu anche nominato commendatore dal Kedivè d'Egitto, in seguito alla costruzione della linea Tunisi-Goletta.

Il comm. Malvolti, per il suo carattere, la sua intelligenza, la sua instancabile attività era stimato ed amato fraternamente dai suoi superiori e dai suoi dipendenti. Appena la notizia della sua morte si diffuse, innumerevoli telegrammi giunsero alla famiglia da tutte le sedi delle amministrazioni adriatica e mediterranea e da quelle delle ferrovie secondarie. Tra gli altri spedirono lunghi telegrammi il direttore generale della Mediterranea, comm. Oliva, il vice direttore, comm. Kossuth, il direttore delle Ferrovie sarde, e tutti i più alti funzionari della Società Mediterranea.

Ai funerali, che riuscirono imponentissimi, intervenne un largo stuolo di colleghi ed amici. Sul feretro parlarono il comm. Galli, direttore dell'esercizio ed il cav. Galateo, capo divisione.

Notizie Ferroviarie Italiane

Nuova linea Genova-Milano. — Il sindaco di Milano ha comunicato al sindaco di Genova la deliberazione del Consiglio di Milano a favore del nnovo valico appenninico fra Genova e Milano, col seguente dispaccio:

« Con massima compiacenza comunico V. S. ordine del giorno deliberato unanimità voti questo Consiglio Comunale e confermo nostri intendimenti associarci codesta onorevole Rappresentanza sua iniziativa raggiungere desiderato intento: « Il Consiglio Comunale di Milano riconoscendo che » le comunicazioni con Genova sono allo stato attuale in» sufficienti e che se non si provvedesse in tempo sareb» bero in gran parte frustrati i benefici che dalla prossima » apertura della ferrovia del Sempione la nostra città si » ripromette, delibera di appoggiare l'iniziativa del Comune » di Genova per ottenere la concessione di un nuovo valico » appenninico diretto ed incarica la Giunta di fare tutte le » pratiche del caso. — Sindaco: Mussi ».

Il sindaco Pozzo ha risposto col seguente all'on. senatore Mussi, sindaco di Milano:

« Vivamente ringrazio V. S. cortese comunicazione datami dello importantissimo ordine del giorno votato da cotesto Consiglio Comunale. Con tale unità d'intenti Genova ha fiducia che possa raggiungersi lo scopo comune di assicurare il pieno soddisfacimento degli interessi commerciali delle due città sorelle che costituiscono tanta parte della floridezza economica della Patria comune. Intanto mi metto a disposizione di V. S. rivolgendole preghiera d'inviarmi a suo tempo testo deliberazione. — F. Pozzo, sindaco ».

Ferrovia Arona-Feriolo-Domodossola. — La Società Mediterranea cui è stata affidata la costruzione di questa linea ha già dato mano ai lavori che sono incominciati in diversi punti.

A Beura vi lavorano circa 300 operai nei movimenti di terra per far luogo alle fondazioni delle pile del gran ponte in vivo sul fiume Toce di 7 arcate.

Ferrovia direttissima Modena-Firenze. — Vi fu a Modena, il 2 corrente, una riunione preliminare di rappresentanze di enti morali e di autorità politiche ed amministrative per l'attuazione della direttissima Modena-Firenze per la valle del Panaro con congiunzione a Poretta, approfittando della progettata correzione dell'ingegnere Lanino.

Ferrovia Offi-Garda. — La *Gazzetta Ufficiale* ha pubblicato il R. Decreto col quale è approvata e resa esecutoria la convenzione stipulata tra il Governo e il signor Ruggero Dollfus, a nome e per conto della Società Anonima per la ferrovia Verona-Caprino, per la concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia a vapore, a sezione normale, fra Offi e Garda per Bardolino.

Ferrovia Verona-Caprino-Garda. — Sabato scorso ebbe luogo a Milano l'assemblea generale ordinaria degli azionisti. Nella relazione del Consiglio d'Amministrazione si constata con rincrescimento come anche quest'anno i prodotti del traffico furono tali da segnare una nuova perdita di L. 29,595.29 che, aggiunte alle risultanze passive degli esercizi precedenti, dànno una complessiva perdita di L. 333,607.08.

Il presidente dell'assemblea signor Alberto Vonwiller, presidente del Consiglio, espose gli sforzi fatti per vedere di aumentare i prodotti della linea, sforzi rimasti senza risultato, così da indurre a considerare come normali le circostanze sfavorevoli dell'esercizio della ferrovia.

Gli azionisti approvarono a voti unanimi il bilancio, riconoscendo che le risultanze poco confortanti non sono dovute a cause dipendenti dall'operato del Consiglio.

L'azionista signor avv. Riva, rappresentante anche di alcuni obbligazionisti, chiese che il Consiglio presentasse una proposta di riduzione del capitale o qualche altro provvedimento per l'assestamento della posizione della Società, e all'uopo venisse convocata un'altra prossima assemblea.

Rispose pel Consiglio il segretario dell'assemblea, signor avv. Augusto Donati, accogliendo la proposta, ed in merito alla medesima venne concordato con l'interpellante un ordine del giorno, che riuscì approvato all'unanimità.

Ad amministratori furono rieletti i signori G. G. Kesel, E. Gessner, e di nuova nomina il dottor Ruggero Dollfus.

Ferrovia Novara-Seregno. — A Milano sabato scorso ebbe luogo l'assemblea generale ordinaria degli azionisti di questa Società: erano rappresentate oltre 12,000 azioni.

La relazione presentata dal Consiglio d'amministrazione esordisce annunciando ufficialmente la concessione ottenuta dallo Stato per 70 anni per la costruzione della ferrovia di Valle d'Olona, felicitandosi di questo successo che co-

rona tanti pertinaci sforzi. A questa costruzione si sta provvedendo con la massima alacrità ed il Consiglio si lusinga nell'assemblea dell'anno prossimo di poter annunciare la data d'inaugurazione della nuova linea.

Passando quindi alle risultanze dell'esercizio 1901, la relazione nota che i prodotti del traffico sono sempre in aumento, ma l'aumento del 1901 è inferiore a quello dell'anno precedente, essendo stato di 12,308.55 contro lire 45,165.24. Ciò è devuto principalmente allo sciopero del personale e alla trazione elettrica applicata alla ferrovia Milano-Varese della Rete Mediterranea. Queste cause si spera con fondamento non avranno eguale influenza sull'esercizio corrente.

L'utile netto dell'esercizio 1901 risulta in L. 167.425.36, ciò che consente di assegnare il dividendo di L. 7.50 per caduna delle 20,900 azioni di priorità, portando a nuovo la residua somma di L. 10,675.36.

L'assemblea, approvato il bilancio e la proposta pel dividendo, nominava per le cariche sociali:

A *Consiglieri* i signori Ferrari avv. cav. Augusto e Prandoni Cesare; a *Sindaci effettivi* i sigg. Borgomaneri Giulio, Cattaneo Alessandro e Bonsignore Nicolò Luigi; a *Sindaci supplenti* i signori Bezzera rag. Clemente e Castiglioni nobile Cesare.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1901 al 31 marzo 1902.* — Nella decade dal 21 al 31 marzo 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 4,983,945.09, con un aumento di L. 381,309.36 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1901 al 31 marzo 1902 si ragguaglia a L. 112,967,522.62, presentando un aumento di L. 2,550,669.42 in confronto dello stesso periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 20 marzo 1902.* — Nella decade dall'11 al 20 marzo 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 3,692,871.50, con un aumento di lire 420,933 86 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 20 marzo 1902 si ragguaglia a L. 24,231,714.94, e presenta un aumento di lire 2,120,554.96 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1901 al 10 marzo 1902.* — Nella decade 1°-10 marzo 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 343,550, e presentano un aumento di L. 13,793 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1901 al 10 marzo 1902 ammontano a L. 8,608,644, con un aumento di L. 79,375 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Tramvia elettrica Lucca-Pontedera. — In un'adunanza tenuta recentemente a Bientina l'ing. Fazio riferì sugli accordi presi e sulle pratiche fatte cogli Enti interessati per la costruzione della progettata linea tramviaria Lucca-Pontedera.

A tale uopo si è già costituita, sotto gli auspici del senatore on. marchese Carlo Ginori-Lisci, una Società per la costruzione ed esercizio di detta linea, secondo il progetto del nominato ing. Fazio.

Tramvia elettrica dei Castelli romani. — I lavori di planimetria, diretti dall'ing. Mazzolani, per la via che traverserà il tram dei Castelli romani, sono quasi ultimati, e presto sarà dato mano ai lavori d'impianto.

L'ing. Achille Giammarioli è dietro ad ultimare le pratiche per gli espropri.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Francesi. — Il *Journal Officiel* reca che la lunghezza esercitata delle linee di interesse generale era al 31 dicembre 1901 di 38,502 chilom. contro 38,277 nel 1900. Furono aperti all'esercizio 225 chilometri così ripartiti: 27 per la Compagnia dell'Est; 33 Midi; 15 Nord; 53 Orléans; 33 Ovest; 64 Parigi-Lione-Mediterranea.

La ripartizione delle linee esercitate è la seguente:

Compagnie principali . . . chilom.	33,878	35,161
» secondarie . . . »	1,283	
Rete dello Stato		2,780
Ferrovie non concesse		328
Ferrovie industriali e diverse		233
Chilometri		38,502

La lunghezza totale concessa era di 43.503 chilometri al 31 dicembre 1901, comprendente 40,935 chilom. concessioni definitive, 408 chilom. ferrovie dichiarate di utilità pubblica e non concesse, 1010 chilom. di concessioni eventuali e 1150 chilom. di linee classificate.

Al 31 dicembre 1901 erano in esercizio 5386 chilometri di linee di interesse locale.

Le tramvie alla stessa data esercitate erano chilom. 4896.

In Algeria la lunghezza totale delle linee concesse era di 3726 chilom., di cui 3051 in esercizio, ma in queste cifre non sono compresi i 682 chilom. concessi alla Compagnia Bona-Guelma sul territorio tunisino.

Ferrovie Austriache. — *Nuova linea Trieste-Bule.* — Il 1° aprile, senza alcuna solennità e senza intervento delle autorità, si è inaugurata la linea della ferrovia istriana Trieste-Bule, che attraversa la zona più ubertosa dell'Istria e costeggia il mare da Trieste ad Isola. Nel treno inaugurale presero parte una cinquantina di persone. La locomotiva era addobbata con bandiere slave suscitando vivacissimi commenti.

Ferrovia Avana-Santiago. — Telegrafano da Santiago di Cuba che la Compagnia Americana ha terminato i lavori della grande ferrovia centrale Avana-Santiago e sarà aperta alla circolazione nel mese di giugno.

Questa nuova via di comunicazione porterà straordinari vantaggi.

Ferrovia russa da Tabriz a Teheran. — La Russia ha fatto un prestito di 10,000,000 di rubli alla Persia ed ha ottenuto in cambio l'autorizzazione di costruire una ferrovia da Tabriz (territorio russo) a Teheran, che è la capitale della Persia.

La ferrovia Tabriz-Teheran sarà la prima sezione della più vasta rete, la quale si deve spingere fino a Bunder Abbas, il porto più meridionale della Persia, dominante non solo il golfo Persico, ma puranco l'Oceano Indiano, potendosi agevolmente trasformare in porto fortificato.

Notizie Diverse

Esposizione ferrovie e tramvie elettriche a Londra. — Dal 1° al 12 luglio p. v. sarà aperta una esposizione di ferrovie e tramvie elettriche a Londra. Le domande per informazioni devono essere rivolte al segretariato dell'Esposizione Amberly House, Norfolk Street, Londra.

Esposizione internazionale a Lilla. — Nel maggio prossimo si aprirà in Lilla un'Esposizione internazionale di Commercio, Industrie, Scienze e Belle Arti.

Presso il R. Museo Industriale Italiano in Torino si trovano moduli di domande di ammissione, programmi e regolamenti per detta Mostra.

Esposizione industriale nel Giappone. — Nel prossimo 1903 si terrà in Osaka (Giappone) un'Esposizione industriale, che avrà un riparto speciale pei campioni di prodotti stranieri. Il termine per la presentazione della domanda d'ammissione, che deve inviarsi al Commissario-Capo a Tokio, scade il 20 febbraio del venturo anno.

Per maggiori schiarimenti, coloro che intendessero concorrere, possono rivolgersi al Consolato Giapponese a Torino od a Genova.

La più grande locomotiva. — La Compagnia Americana per le locomotive ha testè costruito nelle sue officine di Schenextady la più grande locomotiva finora costruita negli Stati Uniti, del peso di 140 tonn. e con dieci ruote motrici.

Essa verrà adibita al servizio dei treni merci in montagna sulle ferrovie di Atchinson, Topeka e Santa Fè.

Commercio italo-americano. — La Camera di commercio italiana in New-York comunica i seguenti dati statistici ufficiali sull'andamento del commercio tra l'Italia e gli Stati Uniti.

L'importazione dei prodotti italiani negli Stati Uniti, durante il mese di febbraio dell'anno in corso, è ammontata a dollari 2,310,000, mentre nello stesso mese della precedente annata era stata di dollari 1,572,744.

In febbraio l'importazione della seta greggia e seterie dall'Italia è stata di dollari 918,700, mentre nel corrispondente mese del 1901 era stata di dollari 498,337.

L'importazione di latticini italiani è ascesa a 41,700 dollari, mentre nel corrispondente mese del 1901, fu di dollari 38,461.

L'importazione di agrumi italiani è ammontata a dollari 134,600, mentre nello stesso mese del 1901 fu di 130,430.

Il valore dei vini italiani importati nel detto mese è stato di dollari 21,206, mentre nel corrispondente periodo del 1901 fu di dollari 40,106

L'esportazione dagli Stati Uniti in Italia, durante il mese di febbraio dell'anno in corso, è stata di doll. 2,963,000, mentre nello stesso mese del 1901 fu di dollari 2,855,879.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Lavori e Forniture per Ferrovie.

Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Pei lavori di alzamento di livelletta fra i Km. 119,447 e 120,270 della Taranto-Reggio. Importo L. 8000. Tempo utile per la presentazione delle offerte sino al 9 andante, ore 10.30.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato d'Amministrazione, 4 aprile). — Colla Ditta Piccardi Ilario di Firenze, per l'impianto del servizio merci in stazione di Montelupo;

Colla Ditta Tronfi Giuseppe di Spezia, per appalto lavori per la difesa definitiva della tratta d'argine a valle del Casello N. 34, fra le progressive 33,829.43 e 34,240.13 della Parma-Spezia;

Colla Ditta Ceragioli Ettore di Firenze, per raddoppio binario e modificazioni livellette fra il km. 114,677.11 e la stazione di Montalto ed ampliamento e sistemazione del servizio merci P. V. della detta stazione;

Colla Ditta Casalis Luigi di Brandizzo, per costruzione rifornitore isolato in stazione di Chivasso;

Colla Ditta F.lli Piccioli di Pisa, per sistemazione della travata Marmolaio, al Km. 293,303.75 fra Vada e Rosignano;

Colla Ditta Cordano Agostino di Busalla per esecuzione opere murarie occorrenti per l'impianto apparecchio sistema Koerting pel raffreddamento artificiale dell'acqua di condensazione della motrice del ventilatore di Mignanego;

Colle Fabbriche Riunite di biacca, colori e prodotti chimici di Genova, per fornitura di kg. 30,000 di biacca fina in polvere;

Colla Ditta A. Bevilacqua di Genova, per fornitura di chilogrammi 10,000 di biacca come sopra.

Rete Adriatica. — Colla Ditta Giuseppe Carraro, di Milano, per i trasporti di carbon fossile da Ancona e da Venezia Marittima per diverse destinazioni, da effettuarsi nel periodo dal 1° gennaio al 21 dicembre 1902, esclusi i mesi di settembre e di ottobre;

Con la Società Marchesetti, Bernardinelli e C., di Verona, per il trasporto all'estero di 5000 vagoni di derrate, in base alla vigente tariffa speciale n. 55, a piccola velocità, nel periodo di un anno;

Con la Ditta Raffaele Jona e C., di Ancona, per trasporti di carbon fossile e ghisa in pani da Ancona per diverse destinazioni;

Colla Società Anonima Miniere Sulfuree Trezza-Romagna, per trasporti di zolfo da Bellisio Solfare a Cesena e Faenza;

Colla Società Alti Forni, Acciaierie e Fonderie di Terni, pei trasporti sulle linee ad esercizio economico;

Con la Ditta A. Ferrario e F.llo per il servizio di presa e consegna delle merci a domicilio fra le stazioni di Firenze S. Maria Novella, Porta al Prato e Campo di Marte e la città omonima.

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Pontedaesio (Portomaurizio) (11 aprile, ore 12, per miglioramento di ventesimo). — Appalto dei lavori per la condotta dell'acqua potabile, provvisoriamente aggiudicato col ribasso del 7.50 per cento su L. 34,744. Cauzione provv. L. 1000. Cauzione definitiva L. 3000. Ultimazione lavori sette mesi.

Sotto-Direzione autonoma del Genio Militare di La Maddalena (Sassari) (12 aprile, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori per la costruzione di un padiglione per alloggio degli ufficiali addetto alle truppe destinate alla difesa dell'Isola, per L. 32,000. Cauzione provv. L. 3200. Ultimazione lavori 180 giorni. Documenti quattro giorni prima dell'asta.

Deputazione Provinciale di Siracusa (12 aprile, ore 13, per miglioramento di ventesimo). — Appalto della manutenzione della strada Vittoria-Scoglitti, provvisoriamente aggiud. per L. 12,002.83.

Municipio di La Maddalena (Sassari) (16 aprile, ore 10, unico definitivo). — Appalto di tutte le opere d'arte e lavori diversi per il completamento dell'edificio comunale, per L. 64,647.08. Cauzione provvisoria L. 3200.

Società Mandamentale di Tiro a Segno Nazionale di Sant'Angelo in Vado (Pesaro) (16 aprile, ore 10, definitivo). — Appalto dei lavori per la costruzione del Campo di Tiro, per L. 8578.32. Documenti 10 aprile. Consegna lavori 90 giorni. Offerte 15 aprile.

Prefettura di Pesaro (14 aprile, ore 10). — Appalto del deliberamento definitivo per la manutenzione e illuminazione dei fari e fanali della Provincia pel biennio finanziario 1902-1904 e per L. 13,542.08. Documenti 7 aprile. Offerte 16 aprile. Cauzione provvisoria L. 500.

Municipio di Scicli (Siracusa) (17 aprile, ore 11). — Appalto dei lavori per la trasformazione dell'ex-Monastero di S. Giovanni in Palazzo Comunale, provvisoriamente aggiudicato per L. 38,475.

R. Prefettura di Firenze (17 maggio, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti alla rettificazione e sistemazione del fiume Arno fra gli abitati di Signa e Ponte a Signa, in provincia di Firenze, per assicurare la navigazione in quel tratto, per complessive L. 184,470.99. Documenti 9 maggio. Cauzione provvisoria L. 8000. Cauzione def. decimo.

Municipio di Oncino (Cuneo) (19 aprile, ore 10). — Appalto delle opere necessarie per la costruzione dei locali scolastici pel Capoluogo, su L. 18,000, e della frazione di S. Ilario per L. 7000. Fatali 26 aprile, ore 12.

R. Prefettura di Salerno (19 aprile, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori di ricostruzione della scogliera esterna del vecchio antimurale Porto Salerno, per L. 55,000, di cui L. 46,900 a base d'asta. Cauzione L. 3000. Ultimazione 12 mesi. Documenti otto giorni prima dell'asta.

R. Prefettura di Rovigo (20 aprile, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori di difesa frontale con buzzoni e sasso del tratto dell'argine franato in località froldo Barche, tra gli stanti 81 e 83 argine destro Po, di fronte al paese di Massa Superiore, per lire 42,070. Cauzione L. 2000 e L. 1000 per spese. Ultimaz. 90 giorni. Documenti sino al 12 aprile.

R. Prefettura di Padova (21 aprile, ore 10, unico). — Appalto della triennale manutenzione del canale di Valle Mandracchi, dei

sostegni di Cavanella d'Adige e Brondolo, sostegno di Cavanella e traversata della conca di Brondolo nel Comune di Chioggia, dal 1° luglio 1902 al 30 giugno 1905. Importo L. 42,000. Cauz. provv. L. 3000. Cauzione definitiva metà canone annuo. Deposito per spese L. 2100.

Municipio di Siderno (Reggio Calabria) (23 aprile, ore 12, per miglioramento di ventesimo). — Appalto dei lavori di costruzione delle opere della condottura delle acque potabili, provvisoriamente aggiudicato col ribasso del 30.22 per cento su L. 67,000.

Municipio di Carignano (Torino) (24 aprile, ore 14, unico definitivo). — Appalto dei lavori di riduzione di un fabbricato ad uso carcere mandamentale, alloggio del becchino e caserma delle guardie comunali, per L. 24,975. Cauzione provvisoria L. 2000 e L. 600 per spese.

Municipio di Caltagirone (Catania) (24 aprile, ore 12). — Appalto dei lavori per la costruzione di arcate ed altre opere nel Cimitero comunale, per L. 100.169.19. Consegna lavori 360 giorni. Cauzione provv. L. 5000. Deposito per spese L. 2000. Cauzione definiva L. 10,000.

R. Prefettura di Porto Maurizio (28 aprile, ore 10, unico definitivo). — Appalto della manutenzione dal 1° luglio 1902 al 30 giugno 1908 del tronco della strada nazionale n. 32, compreso fra il ponte di Ventimiglia sul Roia ed il Confine Francese (alla metà del ponte sul Rio Vallone), di m. 21,178.55, per complessive lire 68,947.92. Documenti 19 aprile. Cauzione provv. L. 3500.

R. Prefettura di Trapani (30 aprile, ore 10, unico definitivo). Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione del tronco di strada nazionale n. 68 Palermo-Trapani compreso fra il ponte sul torrente Finocchio e la città di Trapani, della complessiva lunghezza di metri 4233, durante il sessennio 1902-1908, per complessive L. 358,330.14. Documenti 21 aprile. Cauzione provvisoria L. 15,000.

R. Prefettura di Firenze (3 maggio, ore 10, unico definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione del tronco di strada nazionale n. 40, scorrente nella provincia di Firenze, compreso fra il valico appenninico di Serrabassa sull'Abetone, confine con la provincia di Modena, e la città di Pistoia, con diramazione da Ponte Petri al torrente Orsigna, confine con la provincia di Bologna, della lunghezza di m. 49,088, durante il sessennio 1902-1908, per complessive L. 330,468.72. Docum. 25 aprile. Cauzione provv. L. 5000.

Forniture diverse.

Aste.

Municipio di Spezia (12 aprile, ore 10, unica definitiva). — Fornitura di carbone Cardiff per gli stabilimenti comunali, tonnellate 300 a L. 36. Cauzione provvisoria L. 1080.

R. Prefettura di Napoli (28 aprile, ore 10, unica definitiva). — Fornitura dell'olio minerale (petrolio) per l'illuminazione dei fari e fanali della provincia di Napoli, durante il biennio dal 1° luglio 1902 al 30 giugno 1904, per complessive L. 48,960. Documenti 18 aprile. Cauzione provvisoria L. 2000.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Marzo 29	Aprile 5
Azioni Ferrovie Biella . . . . L.	530	540
» » Mediterranee . . . . . . »	457.50	463.50
» » Meridionali . . . . »	646.25	662
» » Pinerolo (1ª emiss.) . . . . . »	390	390
» » » (2ª ») . . . . . »	375	375
» » Secondarie Sarde . . . . . »	217	217
» » Sicule. . . . . »	665	665
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.* . . »	330.75	333
» » Cuneo 3 0/0 . . . . . »	358	362
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1/2 % . . »	100.10	100
» » Mediterranee 4 0/0 . . »	500.25	502
» » Meridionali. . . . . . . »	337.50	332.50
» » Palermo-Marsala-Trapani »	318	312
» » » 2ª emiss. »	309	310.50
» » Sarde, serie *A*. . . . »	334	327.50
» » » serie *B*. . . . »	334	327.50
» » » 1879 . . . . . »	334	327.50
» » Savona . . . . »	358	362
» » Secondarie Sarde . . . . »	499	501.50
» » Sicule 4 0/0 oro. . . . »	516	516
» » Tirreno . . . . »	508	508
» » Vittorio Emanuele . . »	365	361.25

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

25ª Decade — Dal 1° al 10 Marzo 1902

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1902	105,315.00	3,603.00	28,756.00	124,985.00	819.00	262,978.00	618.00	426.00
1901	82,952.00	3,156.00	33,733.00	134,943.00	1,690.00	256,474.00	618.00	415.00
Differenze nel 1902	+ 22,363.00	+ 447.00	— 4,977.00	— 9,958.00	— 1,371.00	+ 6.504.00	»	+ 11.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1901 AL 10 MARZO 1902.				
1901-902	2,387,280.00	58,092.00	546,562.00	3,603,723.00	34,006.00	6,629,663.00	618.00	10,728.00
1900-901	2,365,473.00	54,980.00	539,580.00	3,569,001.00	42,199.00	6,571,233.00	618.00	10,633.00
Differenze nel 1901-902	+ 21,807.00	+ 3,112.00	+ 6,982.00	+ 34,722.00	— 8,193.00	+ 58,430.00	»	+ 95.00
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1902	37,427.00	918.00	12,441.00	20,635.00	174.00	71,595.00	482.00	149.00
1901	32,053.00	1,070.00	13,365.00	21,139.00	183.00	67,810.00	482.00	141.00
Differenze nel 1902	+ 5,374.00	— 152.00	— 924.00	— 504.00	— 9.00	+ 3,785.00	»	+ 8.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1901 AL 10 MARZO 1902.				
1901-902	892,865.00	19,245.00	267,535.00	617,258.00	5,281.00	1,802.184.00	482.00	3,738.00
1900-901	847,998.00	16,485.00	256,018.00	674,819.00	7,512.00	1,802,832.00	482.00	3,740.00
Differenze nel 1901-902	+ 44,867.00	+ 2,760.00	+ 11,517.00	— 57,561.00	— 2,231.00	— 648.00	»	— 2.00
				STRETTO DI MESSINA				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1902	5,772.00	148.00	747.00	2,310.00	»	8.977.00	23.00	390.00
1901	3,158.00	161.00	465.00	1,689.00	»	5,473.00	23.00	238.00
Differenze nel 1902	+ 2,614.00	— 13.00	+ 282.00	+ 621.00	»	+ 3,504.00	»	+ 152.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1901 AL 10 MARZO 1902.				
1901-902	99,010.00	4,589.00	25,938.00	47,229.00	31.00	176,797.00	23.00	7,687.00
1900-901	87,679.00	3,062.00	20,329.00	44,103.00	31.00	155,204.00	23.00	6,748.00
Differenze nel 1901-902	+ 11,331.00	+ 1,527.00	+ 5,609.00	+ 3,126.00	»	+ 21,593.00	»	+ 939.00

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (2) 1a classe	Londra (2) 2a classe	Parigi (3) 1a classe	Parigi (3) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Londra (4) validità	Parigi (5) 1a classe	Parigi (5) 2a classe	Parigi (5) validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais e via Boulogne) .	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 65	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	-			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	--			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	178 40	119 45	—	—	-			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	-			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	178 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possone recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE							Treno lusso PENINSULAR-EXPRESS part. da Londra il venerdì
					(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	—	9 — a.	10 — a.	—	—	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	—	—		—	11 — a.	—		—
Douvres. . . . . . . —	—	11 06 a.	↓	—	1 — p.	11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	—	12 31 p.		—	2 20 p.	12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	(F)	12 35 p.		—	2 24 p.	12 24 a.		12 24 a.
	W. R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 20 p.		—	3 — p.	1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.	↓	1 26 p.		—	3 06 p.	1 56 a.		↓
Boulogne-Tintelleries Arr.		1 58 p.	↓	—		2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.		1 59 p.		—	↓	2 31 a.		
Folkestone . . . Par.			11 50 a.	—				
Boulogne (Buffet) Maritime o. E. oc. Arr.		↓	1 30 p.	—		↓		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.			1 34 p.	—				
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.			2 20 p.	—				
Boulogne (Buffet) Central Arr.			2 25 p.	—				
Boulogne (Buffet) Central Par.			2 35 p.	—				
Amiens (Buffet) . Arr.	↓	3 44 p.	4 10 p.	—	5 16 p.	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) . Par.		3 49 p.	4 15 p.	—	5 21 p.	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.	5 45 p.	5 50 p.	—	7 — p.	5 50 a.		Per la grande cintura ↓
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	5 52 p.	—	7 42 p.	—	7 42 p.	7 03 a.		
Paris-PLM (Buff.) Arr.	6 32 p.	—	8 32 p.	—	8 32 p.	7 43 a.		
	1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)	1a 2a cl.	1a 2a cl.	Lusso (X)	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	10 20 p.	10 30 p.	1 35 p.	9 30 a.	2 — p.	
Dijon . . . . Arr.	12 20 p.	1 33 a.	2 40 a.	3 45 a.	5 38 p.	2 24 p.	7 15 p.	9 35 a.
Evian . . . . . —	2 16 p.	10 45 a.	—	2 16 p.	—	—	—	—
Genève . . . . —	10 43 a.	6 57 a.	—	11 14 a.	—	10 45 p.	—	—
Le Fayet-St-Gervais (Chamonix) . . . . —	3 31 p.	12 20 p.	—	8 — p.	—	—	—	1 — p.
Aix-les-Bains . . . . —	8 58 a.	6 02 a.	6 46 a.	1 54 p.	9 39 p.	8 51 p.	12 21 a.	1 42 p.
Chambéry . . . . . . —	9 32 a.	6 37 a.	7 10 a.	2 31 p.	9 59 p.	9 26 p.	12 45 a.	2 03 p.
Modane . . . . —	1 46 p.	—	9 57 a.	7 42 p.	12 29 a.	—	3 34 a.	4 55 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	18 55	—	14 22	4 55	—	—	8 20 a.	21 16
Torino. . . . . . . Par.	20 —	—	14 50	6 45	—	—	8 45	Sleeping-cars con Dining-car ↓
Novara . . . . Arr.	21 56	—	16 47	9 14	—	—	10 55	
Milano . . . . Arr.	23 05	—	17 45	10 15	—	—	12 6	
Venezia . . . . Arr.	—	—	23 30	—	—	—	18 45	
Torino. . . . . . . Par.	20 05	—	15 —	5 25	—	—	8 40	
Genova . . . . Arr.	23 20	—	18 25	8 45	—	—	12 —	
San-Remo . . . —	5 45	—	23 33	—	—	—	16 44	
Pisa. . . . . —	3 20	—	23 25	12 35	—	—	17 —	
Firenze . . . . —	7 15	—	1 20	17 28	—	—	19 15	
Livorno . . . . —	5 36	—	0 7	15 5	—	—	18 —	
Roma . . . . —	10 10	—	7 —	19 15	—	—	23 43	
Napoli . . . . —	18 35	—	13 36	0 35	—	—	7 —	
Brindisi . . . . —	—	—	8 16	—	—	—	18 7	↓
Torino. . . . . . . Par.	20 05	—	—	—	—	—	8 40	21 30
Alessandria . . . . Arr.	21 32	—	—	—	—	—	10 13	23 59
Bologna . . . . —	2 31	—	—	—	—	—	14 50	3 01
Ancona . . . . —	7 13	—	—	—	—	—	23 —	6 40
Brindisi. . . . —	21 48	—	—	—	—	—	10 59	17 20
Firenze . . . . —	6 34	—	—	—	—	—	18 3	
Roma . . . . —	13 10	—	—	—	—	—	23 25	Arrivo a Brindisi
Napoli. . . . . . . Arr.	18 35	—	—	—	—	—	7 —	la domenica

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . Par.	8 50	—	—	15 5	Lusso (X)	—	—
Roma . . . . —	14 30	—	—	23 10		—	—
Firenze . . . . —	21 10	—	—	6 10	—	—	—
Brindisi . . . . —	7 —	—	—	17 33	—	—	—
Ancona . . . . —	20 25	—	—	5 35	—	—	—
Bologna. . . . . . . —	1 35	—	—	10 30	—	10 30	—
Alessandria . . . . . —	7 15	—	14 20	17 10	—	21 55	—
Torino. . . . . . . Arr.	9 2	—	16 05	19 10	—	23 35	—
Brindisi. . . . . . Par.	—	—	18 35	—	—	9 42	—
Napoli. . . . . —	8 50	—	15 50	—	—	23 15	—
Roma . . . . —	14 50	—	21 —	—	14 20	8 15	—
Livorno . . . . —	21 6	—	2 —	8 30	19 25	13 15	—
Firenze . . . . —	19 35	—	21 5	7 15	17 30	12 10	—
Pisa. . . . . —	23 15	—	3 5	9 8	20 45	15 —	—
San Remo . . . —	18 32	—	1 45	8 9	—	14 15	—
Genova . . . . —	3 5	—	7 5	14 55	0 35	20 —	—
Torino. . . . . . . Arr.	7 —	—	10 25	19 10	4 50	23 35	—
Venezia . . . . . . Par.	—	—	—	8 45	—	14 —	—
Milano . . . . Par.	—	—	7 5	16 —	—	20 15	—
Novara . . . . —	—	—	8 7	17 1	—	21 15	—
Torino. . . . . . . Arr.	—	—	10 20	19 5	—	23 10	—
	(D)						
Torino. . . . . . . Par.	7 45	—	13 30	19 30	4 26	—	24 —
Modane (ora franc.) . —	11 35 a.	—	5 20 p.	10 10 p.	7 24 a.	—	3 20 a.
Chambéry . . . . . . —	3 — p.	—	8 38 p.	12 22 a.	9 35 a.	6 47 a.	5 57 a.
Aix-les-Bains . . . . —	3 44 p.	—	9 12 p.	12 04 a.	9 55 a.	7 22 a.	6 18 a.
Le Fayet-St-Gervais —	11 15 a.	—	4 15 p.	2 — p.	—	—	—
Évian . . . . . —	12 38 p.	—	5 32 p.	—	—	4 40 a.	—
Genève . . . . . —	1 52 p.	—	8 02 p.	9 10 p.	—	5 53 a.	3 38 a.
	1a cl.						
Dijon . . . . —	12 4 a.	—	1 59 a.	5 9 a.	2 19 p.	1 23 p.	11 33 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	6 9 a.	—	6 38 a.	9 28 a.	6 41 p.	6 31 p.	5 15 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 12 a.		—	10 3 a.	—	6 47 p.	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	8 03 a.		—	10 52 a.	—	7 42 p.	
	1a 2a cl.	(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl.	Déjeun. 1a 2a cl. W.R(A)		Pranzo 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	8 40 a.	9 35 a.	10 30 a.	11 20 a.	—	9 — p.	
Amiens (Buffet) . Arr.	10 28 a.		12 mer.	12 52 p.	—	10 46 p.	
Amiens (Buffet) . Par.	10 33 a.	↓	12 20 p.	12 57 p.	—	10 51 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	12 18 p.		1 50 p.		—		
Boulogne (Buffet) Central Par.	12 28 p.		1 53 p.	↓	—	↓	
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.	↓		1 58 p.		—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.			2 12 p.		—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora E. oc. Par.			2 08 p.		—		
Folkestone . . . Par.			4 10 p.		—		
Boulogne-Tintelleries Arr.	12 07 p.		↓		—	12 31 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.	12 09 p.				—	12 33 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.	12 45 p.			2 55 p.	—	1 12 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.	12 57 p.	1 15 p.		3 01 p.	—	1 21 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.	1 30 p.			3 19 p.	—	1 39 a.	
Calais Maritime ora Eur occ. Par.	1 26 p.			3 15 p.	—	1 35 a.	
Douvres. . . . . . . —	3 05 p.		↓	5 15 p.	—	3 40 a.	
Londres Victoria . Arr.	—			7 — p.	—	—	
Londres Ch.-Cross. Arr.	4 55 p.		5 50 p.	—	—	5 40 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant riservato ai viaggiatori di 1a classe. Non sono ammessi i viaggiatori di 2a classe se non pagano il supplemento dalla 2a alla 1a classe. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 10.30 ant. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Calais col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 11.20 ant. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.30 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino. — (X) Dal 20 novembre al 9 gennaio i treni di lusso Parigi-Roma avranno luogo tre volte per settimana, cioè: il lunedì, mercoledì e venerdì in partenza da Parigi; martedì, giovedì e sabato in partenza da Modane. Dal 10 gennaio fino al 15 maggio tutti i giorni. Questo treno è composto di *wagons-lits* e di *restaurant*.

TORINO, 1902 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXXV. Sabato, 12 Aprile 1902 NUM. 15.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze 13 – To...

L'ESERCIZIO DELLE TRE GRANDI RETI

DAL 1885 AL 1900

(*Continuazione, vedi N. 14*).

Velocità. — Dopo le percorrenze, il fattore più importante dell'orario è quello delle velocità.

La velocità di un treno durante la sua corsa, fra due stazioni consecutive di fermata, varia, all'atto della partenza, per salire a poco a poco da zero fino a quella normale di orario, ed all'atto dell'arresto per ritornare gradatamente a zero; varia altresì a cagione delle resistenze diverse che il treno, dopo aver raggiunta la velocità normale, incontra nelle rampe, nelle curve, nelle gallerie e nell'attraversamento delle stazioni in cui non si debba arrestare; e varia, infine, per cause dipendenti da sfavorevoli circostanze atmosferiche, per rallentamenti prescritti per ragioni di sicurezza, ecc.

La velocità di un treno è adunque una *variabile* che non può essere precisata, se precisato non è anche l'istante a cui si deve riferire.

La rappresentazione grafica di questa variabile è una linea mista, che nel suo insieme molto assomiglia al profilo di una catena di monti dolomitici, la quale di solito, nel senso della corsa del treno, presenta salite dolci e discese ripide. Si riscontrano talvolta in questo profilo aree trapezoidiche con le basi minori parallele all'asse delle ascisse; basi che sono più o meno lunghe o più e meno tremolanti, a seconda che le resistenze uniformi si incontrano per tratte più o meno estese.

Una minuta analisi di questa variabile deve esser fatta prima di accingersi alla compilazione degli orari, onde predisporre le tabelle di percorrenza dei treni e quelle di carico dei singoli gruppi di locomotive, e dividere le linee nelle tratte corrispondenti ai diversi gradi di prestazione.

Per procedere con giusti criteri alla determinazione della velocità di un treno, conviene ad ogni modo conoscere:

1) Il suo peso;
2) Il tipo delle locomotive che lo devono trainare;
3) Il tipo dei veicoli ed i mezzi infrenatori di cui si può disporre;
4) La lunghezza delle successive rampe, l'inclinazione di queste e le progressive di origine;
5) Lo sviluppo, i raggi e la posizione delle curve, e segnatamente dei flessi;
6) La progressiva chilometrica delle stazioni, la loro quota altimetrica sul livello del mare, la quantità, lunghezza e disposizione dei binari;
7) La conformazione dei bivi e l'ubicazione esatta degli scambi presi di punta, e la situazione dei più importanti passaggi a livello;
8) La lunghezza delle gallerie e le progressive chilometriche dei loro imbocchi;
9) Lo stato dei doppi binari e le condizioni particolari di armamento della linea;
10) La resistenza dei ponti, viadotti, ecc., e lo stato di tutte le opere d'arte in genere;
11) I punti in cui occorrono rallentamenti stabili o temporanei per le condizioni anormali della via, dei manufatti, ecc.;
12) Le diverse specie di segnalamenti.

La velocità di un treno, pur non volendo considerare le cause di perturbazioni accidentali e passeggere, è adunque una funzione assai complessa, e va studiata con la massima ponderazione, perchè essa è uno dei fattori essenziali della regolarità di marcia, ed interessa in sommo grado la sicurezza della circolazione.

Non essendo possibile di assegnare ad un treno le successive velocità che realmente va acquistando durante la sua marcia, vengono assegnati ai diversi tipi di locomotive, pei diversi carichi, velocità medie da stazione a stazione, le quali ordinariamente si conservano per intere tratte o tronchi, e talvolta anche per linee intere.

La velocità media di piena corsa è quella che serve di base per la calcolazione dei prontuari generali delle percorrenze, i quali sono compilati allo scopo di avere sempre sott'occhio i risultati delle analisi, rendendoli anche di facile uso.

Questa velocità media in pratica è sempre alcunchè inferiore a quella teorica; e se così non fosse, si otterrebbe una cattiva utilizzazione delle forze di trazione della locomotiva, poichè si sacrificherebbe il vantaggio di poter condurre un convoglio più pesante, lungo una intera sezione

di carico, a quello generalmente poco apprezzabile di guadagnare alcuni minuti nella durata di viaggio.

Il senso pratico di chi deve calcolare le tabelle di carico ed i gradi di prestazione, è quello che solo può decidere circa le più convenienti velocità medie da assegnarsi ai treni fra stazione e stazione, per avere la più conveniente utilizzazione delle forze disponibili della locomotiva nei singoli casi.

Adottando una velocità media minore di quella che risulterebbe dai calcoli, vale a dire ammettendo che nei tratti di maggiore resistenza si possa rallentare la marcia, si viene a diminuire in questi la resistenza propria opposta al movimento del materiale del treno. Oltre a ciò, col rallentamento rallenta pure il moto delle valvole a cassetto, ossia diminuisce il numero delle volte in cui si schiudono, nell'unità di tempo, le luci di ammissione del vapore nei cilindri. Si può accrescere pertanto la forza di trazione della locomotiva aumentando la grandezza dell'ammissione normale del vapore. Con questa duplice facilitazione, che offre il rallentamento del treno, riesce possibile superare pendenze maggiori di quelle che nei calcoli delle tabelle vengono attribuite alle singole sezioni di carico.

Detto questo, più che altro, per provare come in massima non convenga lanciare i treni alle massime velocità che per le singole categorie sarebbero teoricamente possibili, si avverte che non è scopo della presente Relazione quello di analizzare i sistemi usati per la formazione delle tabelle di carico dei diversi tipi di locomotiva e per la divisione delle linee nelle tratte corrispondenti ai diversi gradi di prestazione.

Basta qui osservare solo che, essendo tali sistemi basati sulla termodinamica e sulla meccanica, non possono offrire argomento di divergenze fra il Governo ed il concessionario. Solo si potrebbe dissentire intorno a qualche coefficiente che di necessità devesi usare, o dai criteri degli arrotondamenti, ma finora non se n'è mai presentata occasione, anche perchè essendosi provveduto, durante il presente periodo di esercizio, alla rinnovazione di tutte le tabelle di percorrenza dei treni ed a quella di prestazione delle locomotive, si è dato ai relativi prontuari un ordinamento meglio rispondente ai bisogni che si manifestano in pratica ed ai progressi della tecnica ferroviaria.

Ma se non sarebbe consono allo scopo della presente Relazione un esame particolareggiato dei sistemi adottati nella formazione di tali tabelle, importa invece esaminare le diverse velocità dei treni attuali, paragonandole anche con quelle del 1884, onde rendersi conto esatto delle conseguenze del nuovo esercizio a questo riguardo.

La velocità continuamente variabile, di cui si è fatto cenno fin da principio, è la *velocità reale di marcia*, cioè la velocità che possiede un treno in un dato istante, ossia quella che in meccanica si distingue con $\frac{ds}{dt}$, e che dipende dal complesso di circostanze sopraindicate.

Si è poi visto che cosa sia la *velocità media di* piena *corsa*, quella cioè che si usa per calcolare i tempi di percorrenza da stazione a stazione. Questa velocità, per la Rete Mediterranea, si chiama anche *velocità di orario od intestata*, perchè in certi orari di servizio si trova riportata in testa dei singoli treni in principio di linea o in determinati tronchi di linea. Tale sistema è usato dalla Società del Mediterraneo.

Secondo il comune linguaggio ferroviario, si distinguono poi altre cinque specie di velocità, e cioè: *velocità simbolica, o di categoria; velocità media di marcia; velocità massima di piena corsa normale; velocità di ricupero*; ed infine la *velocità commerciale* o *velocità utile di viaggio.*

La *velocità simbolica o di categoria* è quella che usano talune Amministrazioni in luogo della velocità intestata, per condurre lo studio e la compilazione degli orari. Questa velocità tiene conto della natura del servizio che ogni singolo treno deve fare, delle prestazioni delle locomotive e delle condizioni altimetriche e planimetriche della via. A differenza della velocità di orario, od intestata, che cambia per le diverse pendenze medie che vengono teoricamente assegnate alle diverse sezioni di carico, la velocità simbolica, o per meglio dire il simbolo della velocità di un dato treno, non varia finchè il treno non cambia la natura del suo servizio, od il suo peso, oppure il tipo di locomotiva che lo deve rimorchiare.

Questo sistema di indicare le velocità non permette, con la sola scorta dell'orario di servizio, di rilevare subito a quale velocità media viaggia un treno in un determinato tronco; e perciò vi si supplisce con un apposito prontuario.

Sulle Reti Adriatica e Sicula sono in uso le velocità simboliche, suddivise in dieci categorie, alle quali, sopra linee piane o con curve di grandi raggi, e in condizioni di mantenimento regolare, corrispondono in piena corsa le velocità massime seguenti:

Categorie	I		II	III	IV	V	VI	VII	VIII	XI	X
	speciale	ordinaria									
Velocità massime corrispondenti in km. all'ora	80	70	65	60	55	50 (1)	45 (1)	40 (1)	35	30	25

(1) Su alcune linee della Rete Adriatica sono adottate anche le categorie V, VI e VII così dette *locali* con riduzione, già compresa nel prontuario, del tempo necessario per mettere in moto e fermare il treno e corrispondente riduzione di carico. Queste categorie locali sono destinate ai *treni omnibus leggeri di pianura con frequenti fermate.* Per essi vengono applicate rispettivamente le percorrenze delle categorie V, VI e VII con l'aggiunta di un *sol minuto* in complesso fra *partenza* ed *arrivo*.

La categoria 1ª speciale è presentemente in uso soltanto presso la Rete Adriatica, per pochi treni, sulle linee Milano-Firenze-Roma, Bologna-Ancona-Foggia-Napoli, Milano-Verona, Bologna-Venezia ed Udine-Venezia, e sulla linea Milano-Chiasso. comune con la Rete Mediterranea.

Nei prontuari per alcune linee, o tratti di linea, la massima velocità di orario della 1ª categoria speciale fu limitata a 75 km. all'ora per ragioni particolari, come ad esempio lo stato della via, la convenienza di lasciare un maggior margine di ricupero, di non superare la velocità massima consentita in determinati tipi di locomotive che fanno il servizio delle linee più accidentate, ecc.

La *velocità media di marcia* è quella che si ottiene dividendo lo spazio percorso da un treno per il tempo impiegato a percorrerlo, escluso cioè quello speso nelle soste, ma compresovi quello degli avviamenti, dei rallentamenti e del periodo di moto ritardato che precede l'arresto. Differisce dalla velocità media di corsa:

1) Perchè quest'ultima non considera i rallentamenti, nè le fermate;

2) Perchè la velocità media di marcia si calcola in generale per tutta la percorrenza del treno, anzichè per quella delle singole sezioni di carico.

La velocità media di marcia dà una giusta idea delle condizioni generali di corsa di un dato treno.

La *velocità massima di piena corsa normale* è il più alto limite di velocità che, secondo l'orario, può raggiungere un treno nelle condizioni più favorevoli. Di solito queste si verificano in piano ed in linea retta, o quando il treno sta per impegnare una forte salita. È la velocità che interessa in sommo grado la sicurezza della circolazione, e, dove sono vietati i ricuperi, è anche la massima velocità assoluta che può raggiungere un treno.

La *velocità di ricupero* è la velocità reale di marcia, aumentata di quel tanto che può essere concesso allo scopo di guadagnare tempo in caso di ritardo. Essa pure quindi è una variabile e differisce dalla velocità reale, perchè si eleva su questa fino al grado massimo possibile e compatibile con la sicurezza, nelle singole tratte, per le singole categorie di treni, o per i diversi tipi di locomotive.

Non sempre è permesso ai treni il ricupero.

Sulla Rete Mediterranea era ammesso di regola un aumento di velocità di 10 km. all'ora, ma eccezionalmente da poco tempo è stato spinto fino ai 15 km. per i treni formati di materiale scelto, munito di freno Westinghouse, e sulle tratte con pendenza non superiore al 10 0\|00. Sulla Rete Adriatica l'aumento massimo può arrivare fino ai 15 km. all'ora. Nelle discese maggiori al 9 0\|00 il ricupero non può eccedere i 10 km., ed i 5 km. in quelle che superano il 15 0\|00. Qualunque acceleramento è proibito nelle discese che oltrepassano il 24 0\|00. Disposizioni identiche a quelle della Rete Adriatica sono in uso sulla Rete Sicula.

La mancanza di apparecchi indicatori della velocità sulle nostre locomotive, rende peraltro assai difficile ai macchinisti osservare esattamente le prescrizioni sui ricuperi, e perciò la Società del Mediterraneo, nell'intento di dare ad essi una qualche norma positiva onde si possano regolare in caso di ritardo, ha adottato per alcune sue linee (1), fino dal 1896, il *sistema dei tempi minimi di percorso*, che anche prima era in uso con buon successo su diverse ferrovie estere.

Questo sistema consiste nell'indicare accanto all'orario normale di ciascun treno, od in altra maniera qualsiasi, anche i minuti della minima durata possibile del percorso; quelli cioè con i quali, in caso di ricupero, il macchinista, marciando con la massima velocità consentita per il treno che deve condurre, potrebbe compiere il tragitto da stazione a stazione. I tempi minimi quindi corrispondono al limite massimo di celerità di un dato treno, avuto riguardo a tutti i fattori della velocità. Tale limite sulle Reti Mediterranea ed Adriatica non oltrepassa mai i 95 km. all'ora. Sulla Rete Sicula non giunge oltre i 75.

La *velocità commerciale, o velocità utile di viaggio*, si ottiene dividendo la distanza percorsa da un treno per tutto il tempo impiegato a fare l'intero viaggio. Essa differisce da quella media di marcia, perchè al divisore viene aggiunto anche tutto il tempo speso nelle soste.

Ordinariamente la si considera per l'intera percorrenza del treno, dalla sua origine fino alla stazione finale, ma può calcolarsi anche per un tratto qualunque del viaggio.

Come è noto, le percorrenze dei treni sono variabilissime, perchè ne abbiamo di quelli, anche diretti, che vanno, per esempio, da Bologna a Lecce (km. 798), da Modane a Potenza (km. 1190) e da Torino a Reggio di Calabria (chilometri 1390), conservando sempre lo stesso numero, o la stessa sigla, mentre vi sono altri treni con percorrenza limitatissima, come da Roma a Tivoli (km. 39), da Roma a Frascati (km. 24), da Ventimiglia a S. Remo (km. 16), da Bussoleno a Susa (km. 8), da Codola a Nocera (km. 5).

Alla velocità commerciale pertanto si deve attribuire un valore relativo, anche perchè essa può variare per lo stesso treno secondo la percorrenza per la quale viene considerata.

Vediamo, ad esempio, che per i diretti Mediterranei 9 e 10 essa è rispettivamente di km. 41.8 e 40 all'ora, per l'intero percorso fra Roma e Torino, mentre fra Torino ed Alessandria aumenta fino a km. 58 per il diretto 9, ed a km. 55.1 per il 10.

Così i diretti 1 e 2 Adriatici, che fra Milano e Piacenza hanno rispettivamente velocità commerciali di km. 64.8 e e 62.8, fra Milano e Roma le hanno invece di km. 55 e 53.3.

(1) Il sistema dei tempi minimi di percorso, per tutti i treni viaggiatori e merci con viaggiatori, è in vigore sulle seguenti 15 linee della Rete Mediterranea:

Modane-Torino . . .	Km.	105	Genova-Ventimiglia .	hm.	151
Torino-Alessandria . .	»	90	Genova-Pisa	»	165
Alessandria-Genova .	»	75	Firenze-Livorno . .	»	98
Alessandria-Luino . .	»	134	Empoli-Siena-Chiusi .	»	152
Torino-Cuneo . . .	»	87	Asciano-Grosseto . .	»	96
Savona-Carmagnola .	»	116	Pisa-Roma	»	333
Asti-Acqui-Genova . .	»	104			
Torino-Milano . . .	»	149		Totale Km.	2002
Chiasso-Milano-Novi .	»	147			

La velocità commerciale è quella che dà un giusto concetto della rapidità effettiva utile di un treno, ed è pertanto la sola che i viaggiatori apprezzano e che possono avere interesse di conoscere.

Le velocità, che servono ai calcoli delle tabelle di carico e dei gradi di prestazione delle locomotive, si esprimono di solito in metri al minuto secondo. Le altre velocità invece che si usano nella pratica ferroviaria, sono espresse adottando per unità di misura il chilometro e l'ora. Nell'indicarle, si userà quindi il numero dei chilometri che il treno percorre in un'ora. (*Continua*).

INTORNO AL RISCATTO DELLA FERROVIA DEL SEMPIONE

Presso la Deputazione Provinciale di Milano si tenne un'importante adunanza dei rappresentanti i principali enti ed il Governo del Re, che concorsero coi loro contributi a rendere possibile il valico alpino del Sempione. Erano fra gl'intervenuti i signori Sindaci di Milano e di Genova, i Presidenti delle due Deputazioni Provinciali con alcuni consiglieri, i Presidenti della nostra Camera di Commercio e della Cassa di Risparmio. Rappresentavano i Ministeri dei Lavori Pubblici, del Tesoro e degli Affari Esteri il sig. comm. Ottolenghi, Ispettore Generale delle Ferrovie, il Ministero della Guerra il sig. Capitano di Stato Maggiore cav. Pennella, il Consiglio amministrativo della Società Giura-Sempione i signori conte Giberto Borromeo, comm. avv. Capellini di Genova, ing. Edgardo De Capitani da Vimercate. La Società delle Ferrovie Mediterranee ebbe un interprete autorevole nel sig. comm. Lampugnani.

Designato il Presidente del Consiglio Provinciale, senatore Massarani, a presiedere l'adunanza, egli ne espose brevemente lo scopo. Da alcun tempo il Governo elvetico ha in animo di riscattare dalla Società del Giura-Sempione la ferrovia concessale, e il riscatto pare accostarsi a diventare realtà. Sua conseguenza sarà o l'abbandono delle quote ancora a versarsi dagli azionisti, o, come altri crede, il rimborso altresì di quelle già versate. Ma se la questione per gli azionisti svizzeri si riduce ad affare di denaro, essa ha vie di maggiore importanza per l'Italia, che concorse a promuovere il valico, verso malleverie internazionali, a cui le è impossibile di rinunziare.

Nel trattato fra l'Italia e la Svizzera del 25 novembre 1895 si stipulò (art. 8) che la « Compagnia non potrà mai trasmettere ad altri la concessione senza l'autorizzazione del Governo Italiano »; che (art. 16) « i due Governi veglieranno affinchè nell'elaborazione delle tariffe non siano applicate sulle linee di accesso al gran tunnel tasse più elevate che alle linee che vi fanno capo (*aboutissantes*) »; che veglieranno altresì « affinchè siano stabilite tariffe dirette per il transito attraverso il Sempione, e che queste tariffe, per le modificazioni che si reputasse opportuno di introdurvi, dovranno essere approvate dai Governi dei due paesi ». Come naturale corollario di questi patti, si convenne inoltre (art. 17) che « un equo numero di italiani, a nominarsi dal Consiglio federale sovra presentazione del Governo italiano, farebbe parte del Consiglio d'amministrazione della Società del Giura-Sempione ».

Ed in effetto, nel Consiglio d'amministrazione della Società Giura-Sempione entrano 6 italiani, 2 in rappresentanza del Governo italiano, e 4 in rappresentanza degli enti morali (Comuni e Provincie) che contribuirono a formare il capitale necessario per il valico alpino.

Nella Convenzione che regola i pagamenti si determina « che mediante il primo versamento del quinto i sovventori acquistano *ipso facto* il diritto di azionisti, e come tali possono subito intervenire nell'assemblea e seguire da vicino tutta la gestione della Compagnia ».

Nel Capitolato d'oneri poi annesso al Trattato per la costruzione e l'esercizio della ferrovia dal confine italo-svizzero ad Iselle fu stabilito (art. 14) che il personale non

tecnico adibito all'esercizio della linea debba essere composto per un terzo almeno da militari o da volontari italiani in congedo », sotto certe condizioni di età, salute e moralità.

A tutti questi diritti l'Italia non può evidentemente rinunziare verso una mera restituzione di tutto o parte del suo contributo finanziario; ma, se gli enti locali non hanno veste per esigere dal Governo elvetico l'esecuzione di patti internazionali, questo ufficio spetta naturalmente al Governo del Re. Sul modo di regolare la vertenza, è appunto chiamata a esprimere il suo avviso l'odierna assemblea.

Dopo vario ed ampio dibattito, l'adunanza raccolse i suoi voti unanimi sul seguente ordine del giorno, presentato dal sig. comm. avv. Capellini di Genova:

« L'Assemblea, facendo plauso all'iniziativa presa dalla rappresentanza della Provincia di Milano per la tutela degli interessi italiani di fronte all'eventuale riscatto della linea del Sempione da parte del Governo Svizzero;

« Udite le accurate ed autorevoli informazioni che le furono fornite dal comm. Ottolenghi rappresentante dei Ministeri del Tesoro, degli Affari Esteri e dei Lavori Pubblici, nonchè dal signor capitano Pennella, rappresentante del Ministero della Guerra, dalle quali è risultato con quanta competenza la questione sia stata studiata in tutti i suoi elementi finanziari, commerciali e militari;

« Confermando il memoriale già presentato al R. Goreno dalle Provincie e Comuni di Milano e di Genova;

« Fa voti che il Governo del Re nella sua futura azione col Governo Svizzero voglia salvaguardare energicamente gli iuteressi italiani, quali furono assicurati con un patto internazionale;

« Nomina una Commissione di tre membri, coll'incarico di studiare quali siano i punti del trattato internazionale e dell'atto di concessione su cui occorre richiamare l'attenzione del Governo per la migliore tutela degli interessi sopradetti, e di riferire all'assemblea in una prossima adunanza, che sarà a tal uopo convocata entro un mese ».

A membri della Commissione furono designati i signori conte Giberto Borromeo, avv. Capellini e ing. De Capitani.

STRADE FERRATE SECONDARIE DELLA SARDEGNA

Relazione del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea ordinaria e straordinaria degli Azionisti 29 marzo 1902

Signori Azionisti,

Il decorso esercizio fu turbato da un avvenimento tanto inatteso ed imprevisto quanto grave e doloroso.

Nella notte dal 15 al 16 luglio il nostro personale, specie di Officina e di Trazione riunito a Cagliari, deliberava in gran segretezza lo sciopero, e prontamente vi dava seguito nelle prime ore del 16, trascinando con sè anche il personale meno propenso.

Favorito dall'aura che spirava propizia a questi movimenti, favorito anche (non bisogna dissimularselo), dalla stampa dell'Isola, non edotta del vero stato delle cose, lo sciopero si estese il 17 al personale delle linee di Macomer.

Rimase fedele e non venne mai meno al dover suo il personale della Sassari-Alghero e della Monti-Tempio.

Cotesto sciopero costituì una grande sorpresa perchè, contrariamente a quanto si pubblicò allora nei giornali, nessun memoriale venne prima presentato dal personale; chè anzi (spiace il dirlo, ma è la verità) con grande studio lo si fece scoppiare in modo violento, il giorno dopo che era partito in congedo per il Continente con la sua famiglia il nostro Direttore-Esercizio; e, fatalità, nello stesso giorno in cui moriva in Cagliari l'unico nostro Amministratore residente nell'Isola, il cav. ing. Antonio Vivanet, Presidente delle Casse del personale.

Solo dopo proclamato lo sciopero, nel mezzogiorno del 16, venne presentato un abbozzo di memoriale, che formò oggetto di ulteriori ritocchi, in modo che la vostra Amministrazione non l'ebbe nel suo testo definitivo che qualche giorno dopo.

I macchinisti e fuochisti avevano presentato un memoriale in data del 2 marzo, con cui si mettevano innanzi parecchie domande, ma tale memoriale era stato esaurito con il suo accoglimento pressochè integrale.

Che più; ancora il giorno in cui si deliberò lo sciopero, il 15 luglio, i Capi stazione delle linee del compartimento di Cagliari presentavano alla Direzione-Esercizio una loro domanda in data del 13, con la quale si chiedeva fosse provvisto per la costruzione nelle stazioni distanti dal paese di un forno come fattosi per tutte le case cantoniere.

La stampa era quindi stata tratta in errore nel presupporre, che la vostra Amministrazione non avesse neanche voluto degnare di una risposta le domande state presentate dal suo personale prima dello sciopero.

Come del pari la stampa era in errore, o quanto meno non bene informata, intorno alle condizioni della nostra azienda, nel presupporre che esse sieno conformi a quelle delle grandi Reti e sopratutto della Compagnia Reale.

Pur troppo noi esercitiamo linee *secondarie* non solo di nome ma anche di fatto; attraversiamo regioni montuose e povere che ancora attendono lo sviluppo di industrie e commerci; si fanno due coppie di treni al giorno in tutto; e si hanno prodotti limtatissimi che non raggiungono le L. 1400 al chilometro, corrispondenti al prodotto della più modesta tramvia; il complessivo ammontare dei prodotti dei nostri 600 chilometri sta *al disotto* dell'incasso di *una sola* stazione, e non di importanza delle grandi reti del Continente (1); e però come ridotto è il traffico, e conseguentemente il reddito ed il lavoro, così anche ridotte devono essere le spese, poichè tutto necessariamente vuole essere proporzionato.

Si aggiunga che le condizioni finanziarie della vostra Società da parecchi anni andarono peggiorando, non per colpa o fatto nostro, ma per le *sopravvenute esigenze fiscali* che l'hanno colpita in modo veramente speciale.

I cospicui capitali che ci occorsero per la costruzione delle linee, noi (a differenza di altre aziende ferroviarie sorte prima, quali le Meridionali e la Compagnia Reale) abbiamo dovuto prenderli a prestito con Obbligazioni *al netto da ogni imposta*, perchè così voleva il nuovo uso invalso sulle piazze, nè sarebbe stato possibile altrimenti collocarle, specie all'estero, dove Società e Governo dovettero pure far capo in quell'epoca di crisi finanziaria interna. E parve allora — ed anzi fu effettivamente successo insperato — poter collocare le vostre obbligazioni da 500 lire al *prezzo medio* di L. 419,45, dacchè in quell'epoca si vide pur la rendita dello Stato scendere al disotto dell'80 0|0 e il cambio superare il 15 0|0.

Era in noi la fiducia che l'aliquota della tassa di ricchezza mobile, già elevatissima, non avrebbe subito ulteriore aumento; ma così non fu, e come dettovi in precedenti Relazioni, dal 1895 ad oggi, noi abbiamo avuto una *falcidia* di *oltre* 300 mila lire annue (quale pur troppo venne di nuovo aumentata dalla recente legge 23 gennaio 1902) sui proventi su cui si era fatto legittimo calcolo nell'inizio dell'assunta impresa.

E mentre veniva così ridotto dal Governo il corrispettivo contrattuale dato sotto forma di *sovvenzione*, già occorse segnalarvi che veniva ancora a fallire in parte l'ulteriore corrispettivo dei *prodotti*, contemplato nelle trattative della concessione in lire due mila *annue* al chilometro. A noi sembra che tutto ciò ci dia diritto di ottenere dal Governo una giusta ed equa reintegrazione.

(1) Il nostro *complessivo* prodotto di 800 mila lire sta *al disotto* degli incassi delle stazioni di Asti, Cremona, Vercelli, ecc.; si aggira sugli incassi delle stazioni di Barletta, Lecco, Monza, ecc. Per i viaggi dei *Senatori* e *Deputati* sulle nostre linee, il Governo ci paga un compenso di lire cinquecento all'anno; poco più di L. 0,80 *all'anno* per ognuno dei nostri 600 chilometri!

Ma di ciò a suo tempo; frattanto la vostra Amministrazione, anche in seguito a vivi incoraggiamenti e formali promesse avute dal Governo, per dimostrare le sue buone disposizioni si indusse a concessioni di rilievo a favore del personale per un complesso di ben oltre le promesse lire 60 mila.

Vi trascriviamo senz'altro l'Ordine generale di servizio n. 3 in data del 24 agosto 1901, nel quale è riassunto e concretato quanto si passò e si fece al riguardo dello sciopero.

« Il Consiglio rimase vivamente sorpreso ed addolorato che il 16 luglio p. p., buona parte del personale, venendo meno ai patti liberamente assunti, proclamasse inopinatamente lo sciopero, e presentasse posteriormente in un memoriale le sue domande ed aspirazioni.

« Il Consiglio, pur stendendo un velo su quanto avvenne, sente il dovere di rivolgere una parola di encomio a tutti coloro che seppero rimanere fedeli ai loro obblighi.

« Lo stesso Consiglio, malgrado le ristrettissime condizioni finanziarie in cui versa la Società, affidato dalla promessa del Ministero dei LL. PP., di prendere in attento e benevolo esame le proposte per semplificazioni nell'esercizio, si è preoccupato dei provvedimenti intesi a migliorare le condizioni del personale.

« All'uopo ha deliberato le seguenti concessioni ed aumenti con effetto retroattivo dal 1° luglio del corrente anno 1901.

« 1. Aumento della quota della Società di cui alla lettera *c*) dell'art. 3 del Regolamento della Cassa di Previdenza (approvato dal Consiglio il 29 novembre 1898) elevandola dal 2.50 0|0 al 4 0|0;

« 2. Stanziamento di lire ottomila annue per la Cassa Soccorso, da devolversi a titolo di indennità malaria a favore degli agenti dei servizi attivi colpiti da febbri malariche persistenti, come da norme ad emanarsi;

« 3. Concorso della Società nella divisa degli Agenti del Movimento, per la somma di lire quattromila annue come da norme ad emanarsi;

« 4. Nonostante che la Società fornisca locali per alloggio, in deroga del capoverso dell'art. 10 dell'ordine di Servizio N. 4, in data 1° maggio 1896, sarà corrisposta la indennità di pernottazione ai macchinisti e fuochisti, nella misura di L. 1 per i primi e di L. 0.75 per i secondi, come stabilito dalla tabella N. 2 annessa a tale ordine di servizio;

« 5. Accollo alla Società dell'attuale tassa di ricchezza mobile, dovuta, a termini di Legge, dal personale, con riserva, qualora altre concessioni o miglioramenti risultassero più desiderati dal personale interessato, di far cessare tale accollo a carico della Società, e devolverne, invece, il corrispondente ammontare all'attuazione di coteste altre concessioni o miglioramenti;

« 6. Aumenti sugli stipendi e salari al 30 giugno 1901, specialmente su quelli minori suscettibili di aumento, per l'ammontare di lire sedicimila.

« Il Consiglio ha pure deliberato di aumentare la misura dell'indennità stabilita dall'art. 4 del Regolamento disciplinare 22 maggio-26 agosto 1899, nel caso in cui la Società creda di doversi privare dell'opera di qualche suo impiegato; e però — fermo in tutto il resto il detto art. 4 — deliberò:

« di modificare come segue i tre comma di cui alle lettere *a*) *b*) *c*):

« *a*) lo stipendio di un anno agli impiegati a stipendio annuo;

« *b*) lo stipendio di sei mesi agli impiegati a stipendio mensile;

« *c*) trenta giornate di salario giornaliero per il personale con paga giornaliera inscritto a matricola;

« di aggiungere il seguente ulteriore comma:

« *d*) quando la durata effettiva di servizio dell'impiegato od agente giornaliero non superi i cinque anni, l'indennità viene ridotta della metà.

« Dopo ciò il Consiglio confida che gli agenti tutti apprezzando il grave sacrificio che l'Amministrazione incontra in loro favore, sapranno compensarla col massimo zelo e metterla altresì in grado di conseguire tutte le economie dipendenti dal loro buon volere e cura nell'adempimento del proprio ufficio ».

A complemento dei fatti ci rimane soltanto ad informarvi che il Ministero dei LL. PP., in adempimento dell'impegno formalmente assunto con lettera ministeriale del 5 agosto 1901, ha concretato talune semplificazioni, che ci vennero comunicate con Nota 17 marzo 1902, e le quali nel mentre consentiranno il risparmio di spese veramente inutili, non detrarranno comechessia al buon andamento del nostro esercizio, fors'anco gli gioveranno, dacchè non è nuovo che norme, buone per reti principali, riescano bene spesso di solo intralcio per linee secondarie.

La decorsa annata non ci lascia grato ricordo di sè.

La Corte d'Appello, con sentenza 8-18 giugno 1901, confermò la sentenza a noi contraria del Tribunale, sulla questione della tassa sulla tassa.

Abbiamo proposto ricorso in Cassazione e la tesi fu vivamente discussa; ma pur troppo anche in Cassazione siamo rimasti soccombenti essendo stato respinto il nostro ricorso con decisione 24 febbraio u. s.

Voi sapete che, in tema di tasse, ogni anno fa stato a sè, e che perciò la questione è riproponibile; ed è nostra intenzione riproporla, anche perchè la Cassazione non ha espresso l'avviso suo sulla vera questione di diritto, quale era stata in senso a noi contrario risolta dai giudizi del merito, ma tenne ferma la sentenza di appello in base ad un argomento di fatto, e cioè ritenne che la Corte d'Appello avesse constatato in fatto che la nostra Società avrebbe potuto trovare collocamento anche di obbligazioni non *al netto di ogni imposta;* circostanza cotesta non esatta, nè comunque tale da dispensare dal risolvere la questione fondamentale di diritto.

Quasi non bastasse quanto sopra, con recente legge 23 gennaio u. s. concernente gli sgravi di consumo, altro annuo onere venne caricato alla vostra Società, elevando di un *terzo* la tassa di negoziazione sui titoli al portatore.

E l'onere riesce a noi più gravoso, in quanto siamo minacciati di dover corrispondere questa tassa non soltanto sul nostro capitale di L. 15 milioni, in azioni, ma bensì ed ancora su tutte le Obbligazioni emesse per un valore nominale di oltre L. 80 milioni, e ciò in dipendenza al noto patto, che fu necessità stipulare in occasione di loro emissione, che cioè erano *al netto da ogni imposta.*

Nè basta; chè in questo caso il Fisco si farà ancora a pretendere la tassa anche su codesta tassa di negoziazione, quale vorrà considerare siccome un aumento di interesse da noi *spontaneamente* rogato ai nostri portatori di Obbligazioni!

Noi non siamo persuasi che tutto ciò sia giusto; ed appunto perciò non abbiamo rinunciato ad ogni speranza di trovarvi qualche riparo e rimedio.

Ma intanto egli è evidente come codeste continuate nuove falcidie alla pattuita sovvenzione rendano impossibile alla vostra Società, non ostante le massime economie nella sua Amministrazione Centrale, di poter addivenire a maggiori larghezze specie a pro del personale, non ostante le migliori di lei disposizioni.

E' vero che le numerose domande per ammissione in servizio che ogni giorno si ricevono, le speciali condizioni dell'Isola dove meno dispendiosa è la vita e meno elevato è quindi il costo della mano d'opera; nonchè il lavoro punto gravoso e difficile sulle nostre linee a scartamento ridotto ed a traffico anche più che ridotto, ci fanno ragionevolmente ritenere che il nostro personale, convinto delle nostre buone disposizioni a di lui riguardo nei limiti di quanto le nostre forze consentono, non si lascierà trasportare ad inconsulte domande.

Ma, comunque, siccome pur troppo oggidì le agitazioni sono in voga e di nulla è a meravigliarsi, così il vostro Consiglio non ha difficoltà di esplicitamente dichiararvi che — qualora si affacciassero siffatte pretese e si opinasse

poter il nostro *atto di concessione* costituire un ostacolo all'accoglimento delle medesime — desso vi consiglierebbe di prestarvi ad eliminare un tale ostacolo assecondando trattative e proposte di riscatto, sia pure con la rinunzia a quel beneficio del termine che si era studiatamente stipulato a lunga scadenza per poter approfittare del naturale incremento del traffico, quale anche in Sardegna comincia a manifestarsi, e che non può mancare una volta attuati i provvedimenti deliberati con legge 2 agosto 1897, n. 382 a favore di quell'Isola.

Le spese complessive dell'*Esercizio* ammontarono nel 1901 a . . . . L. 1,763,380.60
mentre nel 1900 furono di . . » 1,707,955.20

donde una maggior spesa di . . L. 55,425.40

Fortunatamente i prodotti nel 1901 furono superiori a quelli del 1900 per L. 14,470.25, diguisachè la vera maggior perdita verificatasi nell'esercizio 1901 da L. 55,425.40 si ridusse a L. 40,955.15, cui bisogna però aggiungere altre somme che vennero senz'altro comprese fra le *spese generali di amministrazione* benchè riflettenti l'*esercizio*.

Inutile avvertire che l'aumento di spese e la conseguente maggior perdita nell'esercizio è specialmente dipesa dalle concessioni fatte al personale e sovra testualmente riferite.

Il *prodotto* chilometrico del 1900 fu di . L. 1.371.55
quello pel 1901 fu di . . . . . » 1,395.98

con una differenza in più di . . . L. 24 43
per ogni chilometro esercito.

Questo stato di cose benchè porti un aumento di sole L. 14,470.25 negli introiti, pure non può che rallegrarci, pensando che, non ostante le eccezionali condizioni in cui si svolse l'esercizio, massime nella seconda metà del 1901, noi abbiamo ottenuto un aumento di prodotto sul 1900 che già presentava un aumento di L. 80,393.29 sull'esercizio precedente. L'aumento del 1901 si ottenne specialmente nei trasporti a piccola velocità per L. 8,752.54.

Il maggior prodotto dell'esercizio del 1901 si ripartisce sulle diverse linee nel seguente modo:

Gruppo di Cagliari diminuzione .		— 2,892.67
Gruppo di Macomer aumento.	+ 11,370.94	
Monti-Tempio » .	+ 2,951.89	
Sassari-Alghero » .	+ 3,040.09	
	+ 17,362.92	— 2,892.67
	14,470.25	

Le *spese* per chilometro esercito furono
nel 1900 . . . . L. 2,883.95
nel 1901 . . . . » 2,977.54

con un aumeuto per chilometro di . . L. 93.59

Queste spese di fronte ai diversi tronchi danno:

Per le linee del gruppo di Cagliari	+ 17,638.13	
Per le linee del gruppo di Macomer	+ 37,974.76	
Per la linea Monti-Tempio		— 4,355.06
Per la linea Sassari-Alghero	+ 4,167.57	
Totale	+ 59,780.46	— 4,355.06
	55,425.40	

Le spese quindi aumentarono in tutte le linee, eccetto in quella di Monti-Tempio.

Le *spese generali di esercizio* da L. 238,849.21 che erano nel 1890 salirono a L. 250,569.32 nel 1901, con una differenza di L. 11,720.11.

Tale differenza fu causata dallo sciopero e dal maggior concorso che l'Amministrazione dovette dare per la Cassa di Previdenza del personale e per il contributo nelle spese per cura della malaria.

Date queste circostanze non si può ritenere elevata la maggior spesa avuta su tal Capitolo nel 1901.

(*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI

DEL *MONITORE*

Gli organici dei ferrovieri.

Vennero riprese al Ministero dei Lavori Pubblici le conferenze riguardanti il grave tema degli organici dei ferrovieri. A tale scopo fecero ritorno a Roma il comm. avv. Scolari, capo del personale della Mediterranea ed il cav. Barbisio dell'Adriatica, i quali discutono cogl'ingegneri barone Rodini, cav. Boschi e cav. Gerardi per una soluzione del problema.

><

La trazione elettrica nelle ferrovie.

Presieduta dal comm. ing. Maganzini, si è radunata la Sotto-Commissione per l'utilizzazione delle forze idrauliche alle ferrovie Roma-Pisa e Roma-Firenze, da trasformarsi a trazione elettrica. La Sotto-Commissione ha deliberato di proporre alla Commissione plenaria di liberare tutte le forze derivabili dai bacini dell'Arno e del Tevere all'industria privata, non essendo utilizzabili per tali ferrovie.

Un'altra Sotto-Commissione, presieduta dal comm. ingegnere Sanardo, e composta del generale Messina pei Ministri della Guerra e della Marina, dell'ingegnere Tremontani per la Mediterranea, dell'ing. Gavazzi per l'Industria, dell'ing. Boschi per l'Ispettorato e del cav. Nardelli per la Direzione generale delle Opere idrauliche, si è recata a Sora per studiare sopra luogo le derivazioni del bacino del fiume Liri, in relazione alla trasformazione a trazione elettrica delle ferrovie esistenti e da costruirsi tra Roma e Napoli.

><

I viaggiatori sulla Codola-Nocera.

Siamo informati che, d'accordo fra le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia, è stato convenuto di ammettere la via facoltativa Codola-Nocera per tutti indistintamente i viaggiatori a tariffa ridotta, che dovrebbero seguire la nuova linea Salerno-Mercato San Severino in forza dell'obbligo che hanno di compiere il viaggio per la via più breve. Il maggior percorso della via facoltativa in confronto della diretta è di 13 chilometri.

><

I viaggiatori di commercio e le sopratasse ferroviarie.

L'Unione nazionale fra viaggiatori, rappresentanti ed agenti di commercio (sezione di Firenze), riunita in assemblea generale, votava ad unanimità un ordine del giorno di protesta contro la minacciata sopratassa sui biglietti ferroviari, invitando tutti i colleghi d'Italia di tener viva una legale agitazione, onde la misura non divenga un fatto compiuto.

L'ordine del giorno è stato comunicato al Ministro dei Lavori Pubblici, il quale, giusta quanto ci viene riferito, avrebbe dato assicurazione che non è nei suoi intendimenti di attuare una qualsiasi nuova tassa sui biglietti ferroviari.

><

Derivazioni delle acque pubbliche — Provvedimenti per le domande in corso d'istruttoria.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, on. Balenzano, ha diretto ai Prefetti ed agli Ingegneri-capi del Genio Civile la seguente circolare sull'importante questione, che tanto interessa l'industria, delle derivazioni delle acque pub-

bliche e sui provvedimenti per le domande in corso di istruttoria:

Previo accordo col Ministro delle Finanze, il sottoscritto ha deciso di revocare la sospensione delle istruttorie delle domande per derivazione delle acque pubbliche, ordinata con telegramma 21 febbraio p. p. La S. V. quindi è autorizzata a proseguire l'istruttoria delle domande già presentate, provvedendo affinchè nei disciplinari di concessione siano in ogni caso introdotte le clausole già riportate dalla circolare 9 febbraio p. p., n. 391, le quali si crede opportuno di qui trascrivere con alcune modificazioni:

Art. ... « Salvo i casi di decadenza, rinunzia o revoca, la presente concessione è fatta per un periodo di anni 30 successivi e continui, decorrenti dalla data del decreto di concessione, la quale sarà rinnovabile giusta le disposizioni dell'art. 5 della legge 10 agosto 1884, n. 2644 (serie 3ª). Il canone annuo viene stabilito in L. . . . , cioè a dire nella misura di L. 3 a cavallo dinamico nominale, giusta l'articolo 14 della citata legge, e dovrà dalla Ditta concessionaria corrispondersi alle finanze dello Stato in annualità anticipate colla decorrenza predetta ».

Art. ... « Ove però la durata del periodo di tempo della concessione con nuovo provvedimento legislativo venisse aumentato il canone per ogni cavallo dinamico nominale fino al limite di L. 10, e venissero modificate le disposizioni riguardanti la rinnovazione delle concessioni, il concessionario si obbliga ad accettare il disposto aumento fino al limite suddetto, e le nuove disposizioni, intendendosi che il pagamento del maggiore canone debba aver effetto dal giorno in cui andrà in vigore la nuova legge ».

Art. ... « Prima dell'accettazione del presente atto, la Ditta concessionaria dovrà aver versato alla cassa del competente Ufficio demaniale, a titolo di cauzione o garanzia della perfetta osservanza degli obblighi assunti, due annualità del canone stabilito, salvo versarvi, dietro invito da farsi a suo tempo dall'Amministrazione competente, la maggior somma corrispondente a due annualità dell'eventuale aumento di detto canone, di cui nel precedente articolo ».

Si reputa inoltre utile avvertire che rimangono ferme le disposizioni della circolare 17 giugno 1898 e che pertanto nessuna concessione potrà essere accordata se prima non si sia ottenuto il nulla osta di questo Ministero.

Il Ministro: Balenzano.

><

I prodotti delle Ferrovie italiane dal 1° luglio 1901 al 31 Gennaio 1902.

Dal prospetto dei prodotti lordi approssimativi delle Strade Ferrate costituenti le Reti principali Mediterranea, Adriatica e Sicula e delle altre Ferrovie del Regno, compilato dal R. Ispettorato Generale dal 1° luglio 1901 al 31 gennaio 1902, in confronto con quelli del corrispondente periodo dell'esercizio finanziario 1900-901, togliamo le cifre seguenti:

Rete Adriatica. — Per la *Rete principale* i prodotti ammontarono nel periodo suddetto a L. 75,925,144 contro L. 70,609,552 nel periodo corrispondente dell'esercizio 1900-901, con un aumento quindi di L. 5,315,592.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 20,879,414.

Per la *Rete secondaria* L. 6,458,746 contro L. 5,809,727 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente, con un aumento quindi di L. 649,019.

Rete Mediterranea. — Per la *Rete principale* complessivamente, per il periodo suindicato, i prodotti ascesero a L. 85,766,520 contro L. 84,218,676 nel corrispondente periodo dell'esercizio 1900-901. Vi ha quindi un aumento di prodotto di L. 1,547,844.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 23,585,792.

Per la *Rete secondaria* L. 3,547,813 contro L. 3,433,218 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente e con un aumento di L. 114,595.

Rete Sicula. — Per la *Rete principale* i prodotti ammontarono nel periodo suindicato a L. 5,634,381 contro L. 5,659,297 nel periodo corrispondente dell'esercizio 1900-901, con una diminuzione quindi di L. 24,916.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 169,031.

Per la *Rete secondaria* L. 1,583,605 contro L. 1,553,685 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente, con un aumento di L. 29,920.

Lo Stato complessivamente partecipa ai prodotti delle tre Reti secondarie nella somma di L. 10,351,969.

Da queste cifre risulta un maggior prodotto di lire 7,632,055 per le tre grandi Reti, principali e secondarie.

><

Le ferrovie complementari.

Il progetto che il Governo presenterà alla Camera per le ferrovie complementari, domanderà che la facoltà che ha per il Governo di concedere fino a L. 6000 al chilometro, sia aumentata, sì che possa concedere un sussidio maggiore a quelle ferrovie delle quali il costo della costruzione è molto elevato.

><

Progetto per il raddoppiamento del binario fra le stazioni di Falconara ed Ancona.

La Società esercente la Rete Adriatica ha presentato all'approvazione del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate il nuovo progetto per l'esecuzione del secondo binario fra le stazioni di Falconara e di Ancona, per la spesa presunta di L. 676,500.

><

Commissione per le tabelle degli scartamenti e dei pesi massimi e per l'applicazione della sagoma-limite.

In sul finire del mese di marzo u. s. tenne due adunanze in Milano la Sotto-Commissione incaricata della preparazione delle tabelle degli scartamenti e dei pesi massimi degli assi, e per le applicazioni della sagoma-limite.

Sono intervenuti alla conferenza i signori: ing. cav. Monacelli e ing. Soccorsi per il R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate; cav. Brandano, ing. Zanotta ed ing. Maternini per la Rete Mediterranea; cav. Sandrini e cav. Corsi per la Rete Adriatica; cav. per la Rete Sicula e cav. Borella per l'Unione delle Ferrovie economiche.

Sono state in primo luogo esaminate le aggiunte da farsi alle tabelle degli scartamenti massimi per le ferrovie secondarie facenti parte dell'Unione. Si è quindi esaminata la questione delle aggiunte da farsi alla detta tabella circa i massimi pesi ammissibili degli assi, anche in relazione allo scartamento di essi. Si è inoltre discusso della questione di uniformare la dicitura delle osservazioni concernenti i veicoli a tre assi; e si è da ultimo esaminata la tabella proposta dall'Adriatica per l'applicazione della sagoma, convenendosi di adottare la formola algebrica proposta, inserendola nelle *norme per l'applicazione del Gabarit.*

><

Tariffe ferroviarie internazionali.

Il giorno 1° del corrente mese sono entrate in vigore due nuove tariffe speciali comuni pel trasporto a piccola velocità accelerata, ed a vagone completo, delle derrate

alimentari dall'Italia all'Inghilterra, al Belgio ed ai Paesi Bassi. Una delle dette tariffe sostituisce le due tariffe già esistenti via Gottardo-Brennero e via Moncenisio pel traffico coll'Inghilterra, è valevole per tutte le tre vie concorrenti ed i relativi prezzi contrattuali esteri, dapprima vincolati ad un minimo annuo di 1000 vagoni, sono ora accordati per un minimo di soli 800 vagoni. I prezzi riguardanti il percorso italiano rimangono invariati, salvo l'aggiunta di alcune stazioni e le debite modificazioni delle distanze e dell'instradamento conseguenti dall'apertura della linea Salerno-Mercato San Severino, per qualche stazione che già figurava nelle vecchie tariffe.

Relativamente al percorso estero, furono rese applicabili in via di rimborso, anzichè all'atto del carteggio, le tasse contrattuali, e venne portato qualche lieve ritocco a taluni prezzi in conseguenza della rettificazione delle distanze.

><

Assemblea generale della Società degli agricoltori italiani.

Dal 4 al 10 maggio p. v. avrà luogo a Palermo l'assemblea generale dei componenti la Società degli agricoltori italiani, avente sede in Roma. Saranno posti all'ordine del giorno dell'assemblea temi importanti riflettenti: i concimi chimici e l'agricoltura meridionale; le viti americane; la crisi del Marsala; le cattedre ambulanti di agricoltura; gli ortaggi e le frutta nell'agricoltura meridionale.

Ai soci che interverranno all'assemblea saranno accordate sulle linee delle Reti Mediterranea ed Adriatica le facilitazioni di viaggio considerate dalla concessione speciale 1ª; sulle linee della Rete Sicula i soci stessi fruiranno la concessione del 70 0[0 di ribasso per qualunque percorrenza, sia di sola andata, che per solo ritorno.

><

Per una riduzione di tariffe sulle Ferrovie della Sicilia.

La Camera di commercio ed arti di Palermo ha presentato un'istanza alla presidenza della Commissione Reale per lo studio di proposte intorno all'ordinamento delle strade ferrate, per interessarla ad ottenere dalla Società per le Strade Ferrate della Sicilia, col mezzo del Regio Ispettorato generale delle Strade Ferrate, alcune modificazioni e riduzioni che si ritiene necessario di portare alle attuali tariffe pel trasporto delle mandorle, in servizio interno di quella rete.

Ci risulta che la presidenza della Commissione predetta, persuasa che le facilitazioni di trasporto domandate non potranno che grandemente agevolare il traffico di uno fra i più importanti commerci, ha vivamente raccomandata la istanza predetta alla maggiore benevolenza del Ministero dei Lavori Pubblici.

><

Sentenze di Cassazione e d'Appello.

La Corte di Cassazione di Roma, a sezioni unite, in una vertenza in materia di *consorzi idraulici*, ha emessa la seguente sentenza: « Le controversie relative ai consorzi idraulici di bonificazione, alla classifica dei terreni in essi compresi, ed alla ripartizione delle spese consorziali, spettano esclusivamente alla giurisdizione amministrativa (Giunta provinciale amministrativa e quarta Sezione del Consiglio di Stato), e così pure quelle relative alla interpretazione dello statuto consorziale ed ai mezzi per farlo osservare ».

— In una causa della Società delle Strade Ferrate Meridionali contro la Ditta Pappajanni e Fania, riguardante *svincolo delle merci*, la Cassazione di Napoli ha emessa la seguente sentenza: « Il contratto di trasporto per ferrovia deve intendersi regolato, non già dalle disposizioni generali stabilite nel titolo III del Codice di Commercio, ma bensì dalla legge 27 aprile 1885 sulle Convenzioni ferroviarie e relativi allegati. Le disposizioni ivi contenute costituiscono vere e proprie norme legislative, e derogano a quelle che in tema di contratto di trasporto sono scritte nel Codice di Commercio. Il destinatario, finchè non ha provveduto allo svincolo della merce, non può esercitare le azioni derivanti dal contratto di trasporto, ancorchè detentore della ricevuta di partenza ».

><

Pei biglietti andata e ritorno fra Genova e l'estero.

Ci informano da Genova che quella Camera di commercio ed arti si è vivamente raccomandata al Ministro dei Lavori Pubblici allo scopo di ottenere una maggiore estensione nei biglietti di andata e ritorno fra Genova e l'estero (Germania e Svizzera) e più specialmente l'istituzione di quelli per Londra.

A questo proposito ci risulta che la Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha già tenuto conto dei desideri della Camera di commercio di Genova, imperocchè le tariffe internazionali, che essa sta compilando d'accordo colle ferrovie estere, comprendono appunto diverse nuove corrispondenze con biglietti di andata e ritorno da e per Genova, compresa quella Genova-Londra.

><

Ferrovia Cuneo-Nizza.

L'ambasciatore della Repubblica francese, Barrère, ha annunziato ufficialmente al nostro Ministro degli Esteri che il Governo francese ha concesso la costruzione del tratto di ferrovia da Nizza al confine italiano verso il Colle di Tenda, conformemente alla convenzione recentemente approvata dalla Camera dei Deputati ed a suo tempo da noi annunciata.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Gare aggiudicate*).

Il 5 del corrente mese, presso la Direzione Generale della Rete Adriatica, hanno avuto luogo le gare per l'appalto dei seguenti lavori:

Sistemazione dei ponticelli esistenti fra le stazioni di Serra San Quirico e di Falconara. Delle 15 Ditte ammesse alla gara, 5 soltanto hanno presentato offerta di ribasso, e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Pompeo Cionfrini, di Porto S. Giorgio, col ribasso del 13.75 0[0;

Ampliamento del servizio merci nelle stazioni di Tarcento e di Magnano Artegna. Delle 10 Ditte ammesse alla gara, soltanto 2 hanno presentato offerta, e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Francesco Dri, col ribasso del 15 0[0;

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Gare aggiudicate*).

Presso la Direzione Generale della Rete Mediterranea hanno avuto luogo le gare per i seguenti appalti:

Fornitura di 127,000 piastre ordinarie. Fra le 7 Ditte concorrenti è rimasta provvisoriamente aggiudicataria la Ditta Ferriere di Voltri al prezzo di L. 328 alla tonnellata;

Fornitura di 280,000 caviglie a vite mordente in ferro omogeneo. Fra le 7 Ditte concorrenti, è rimasta provvisoriamente aggiudicataria la Ditta Giuseppe Pozzi di Milano, al prezzo di L. 379.80 la tonnellata.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

RETE MEDITERRANEA:

Costruzione di una scogliera a mare presso il casello 117, fra i km. 118.608-118.662, e propriamente fra le stazioni di San Lorenzo e di San Stefano, sulla linea Sampierdarena-Confine francese, L. 11,200.

Costruzione di un binario d'incrocio con marciapiedi nella nuova fermata di Cavaria, fra le stazioni di Gallarate e di Albizzate, L. 64,500.

Costruzione di un binario e posa in opera di piattaforme sulla calata degli Zingari, a monte dei capannoni *E* ed *F*, nello scalo di Santa Limbania nel porto di Genova, L. 38,830, oltre il valore del materiale metallico d'armamento.

Risanamento della massicciata sotto la grande tettoia della Stazione Centrale di Milano, L. 8900.

Sdoppiamento della comunicazione a forbice di fronte al magazzino di trasbordo sull'area ex-Frova nella stazione di Sampierdarena, L. 1040, oltre il valore del materiale metallico d'armamento.

Adattamento del magazzino annesso alla rimessa locomotive ad uso dormitorio del personale viaggiante, nella stazione di Villafranca d'Asti, L. 1330.

Collegamento della prima linea dello scalo Farini coi binari dello scalo merci della stazione di Milano Porta Garibaldi, L. 50,600 (oltre il materiale metallico d'armamento), di cui L. 13,500 pei lavori da appaltarsi.

RETE ADRIATICA:

Consolidamento dell'armamento sul ponte a travata metallica al km. 31.177 della linea Mestre-Portogruaro, L. 2040.

Ampliamento del magazzino merci e copertura con tettoia del piano caricatore nella stazione di Susegana, L. 1800, di cui L. 15,600 pei lavori da appaltarsi.

Rafforzamento del binario di corsa e dei binari di raddoppio delle stazioni delle linee Colico-Sondrio e Colico-Chiavenna, portando a 13 il numero delle traverse per ogni campata da m. 9 e munendo di piastrine tutti gli appoggi, L. 160,000.

Ampliamento e sistemazione del servizio merci a piccola velocità: impianto di nuovi binari ad uso rialzo veicoli e costruzione di una pensilina metallica sul marciapiede principale della stazione di Castellammare Adriatico, L. 72,700, di cui L. 11,500 per i lavori di terra e murari e per la fornitura della ghiaia; e L. 41,300 per la fornitura e posa in opera della pensilina da appaltarsi.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

RETE MEDITERRANEA:

Impianti per la lavatura e disinfezione dei carri bestiame nella stazione di Novara, L. 3800.

Impianto di un disco di terza categoria e sistemazione dei segnali di protezione nella stazione di Bussoleno, L. 2200.

Modificazioni da apportarsi a 1000 brande da dormitoi del personale, sostituendo alle medesime la tela metallica alla tela Olona di cui sono attualmente provviste, L. 4900.

Rialzo dei pavimenti di alcuni locali a piano terreno del fabbricato viaggiatori della stazione di Seregno e conseguente sistemazione del marciapiedi lungo il fabbricato stesso, L. 2466.66.

Ricostruzione parziale del sottovia al km. 17.380 fra le stazioni di Cambiano e di Pessione, sulla linea Torino-Genova, L. 9270.

Binario di raccordo delle Officine della Società Union des Gas con la stazione di Milano Porta Romana, lire 23,785.16.

RETE ADRIATICA:

Acquisto di catene e funi occorrenti, in aumento inventario, durante l'esercizio finanziario 1901-902, L. 3428.

Applicazione di apparecchi esterni di allungamento alla stadera a ponte di 30 tonn. esistente nella stazione di Rocchetta S. Antonio e fornitura in opera di un casotto di legno a ricovero dell'apparecchio pesatore di stadera di vecchio tipo da impiantarsi nelle Officine della stazione di Foggia, L. 333.17.

Rifacimento con rotaie di acciaio da metri 12 del modello RA 36S di m. 2000 di binario in ferro modello meridionale fra i km. 12.803 e 14.285 e fra i km. 14.686 e 15.204 della linea Pavia-Brescia, L. 17,400.

Consolidamento della sponda sinistra del fiume Piave in corrispondenza alla testata verso Portogruaro del ponte metallico al km. 31,177 della linea Mestre-S. Donà-Portogruaro, L. 18,500.

Rifacimento con rotaie di acciaio da metri 12 del modello RA 36M di m. 8169 di binario armato con rotaie di ferro da m. 6 del modello meridionale, fra i chilometri 22.871 e 31.040 della linea Bari-Taranto, lire 78,000.

RETE SICULA:

Costruzione di un magazzino per le merci nella stazione di Portiere Stella, sulla linea Bicocca-Canicattì-Caldare, L. 7793.75.

Ampliamento della stazione di Campobello Ravanusa, sulla linea Canicattì-Licata, L. 43,285.22.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

La Mediterranea, in seguito ad istanza della Ditta M. Fratelli Manzo di Cosmo, proprietari della Fonte « Cestilia » di acqua minerale presso Torre Annunziata, ha disposto che la tariffa locale n. 233, piccola velocità, venga estesa ai trasporti in partenza dalla stazione di Torre Annunziata.

— Il Ministro dei Lavori Pubblici, d'accordo con gli altri Ministri interessati, ha approvato le seguenti proposte delle Amministrazioni ferroviarie, relative a concessioni speciali di tariffa:

a) Proposta dell'Adriatica per concessione alla Ditta Luigi Candiani, di Milano, di trasportare nel periodo di un anno, da Borgo San Donnino a Milano, almeno tonnellate 600 di mattoni comuni forati verso l'abbuono del diritto fisso di L. 0.515 per tonnellata, che si fa pagare al transito di Borgo San Donnino;

b) Proposta dell'Adriatica, per la quale la tariffa locale n. 225, piccola velocità, è estesa ai trasporti di paglia comune, ecc., in partenza dalle stazioni di Apricena, Foggia, Bianconovo, Bova, Pignataro e Rosarno;

c) Proposta della Mediterranea di rinnovare per un altro anno, ed alle medesime condizioni, la concessione accordata alla Ditta Luigi Morello per trasporti di farine e semolino da Spezia a Roma Tuscolana, Termini e Trastevere;

d) Proposta dell'Adriatica per la rinnovazione, per un periodo triennale ed alle identiche condizioni, della concessione accordata alla Ditta Reh e Comp. per i suoi trasporti da San Valentino ad Ancona-Porto e Pino;

e) Proposta dell'Adriatica, per la quale la concessione accordata alle Ditte Gei e Fratelli Coletti di Venezia, per il trasporto di legname da Belluno a Venezia, è prorogata per un altro anno, a partire dal 10 aprile 1902, alle medesime condizioni;

f) Proposta della Sicula per concessione alla Società Sicula per l'espletazione dell'asfalto in Ragusa, pei trasporti di roccia asfaltica macinata in sacchi e di mastice di asfalto in pani, con applicazione dei prezzi della nuova tariffa interna n. 204, piccola velocità, verso impegno di trasportare nel periodo di un anno, decorribile dal 18 febbraio u. s., almeno 1000 tonnellate di detta merce.

— Con recenti decreti dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, sul conforme parere dei Ministri delle Finanze e del Tesoro, sono state approvate le proposte di proroga per altri due anni, e cioè fino al 31 maggio 1904, delle seguenti tariffe:

1) Tariffa speciale n. 10, grande velocith, pei trasporti di bozzoli vivi;

2) Tariffa locale n. 227, piccola velocità, pel trasporto del materiale componente le ferrovie portatili per uso agricolo, per cantieri, per opere di sterramento e simili;

3) Tariffa locale n. 681, piccola velocità, pei trasporti di bozzoli vivi e seta greggia e manifatturata;

4) Tariffa locale n. 414, piccola velocità, per i trasporti di merci varie;

5) Tariffa locale n. 205, piccola velocità, pei trasporti di olio d'oliva anche al solfuro di carbonio, in botti, barili o stagnoni.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia. — La Commissione, che ha l'incarico di studiare la costruzione delle linee complementari, si è occupata della Cuneo-Ventimiglia, delegandone gli studi relativi a una Sotto-Commissione, presieduta dal comm. Melani e composta del commendatore Crosa, Ispettore Superiore delle Strade Ferrate; del prof. Guido Grassi, dell'Istituto Elettro-tecnico del Museo Industriale di Torino, e del prof. Baldani, Ispettore Superiore delle Miniere.

Questa Sotto-Commissione si è recata nello scorso ottobre sui luoghi a studiare i varii tracciati, e alla ripresa, il 17 corrente, delle sedute della Commissione plenaria la Sotto Commissione presenterà la sua Relazione.

A quanto sappiamo, pare che le conclusioni, a cui la Sotto-Commissione sarebbe venuta, sarebbero di costruire la linea da Tenda a Nizza, costruendo una diramazione da Breil a Ventimiglia, ma per far ciò deve intervenire un accordo col Governo francese, a cui spetterebbe naturalmente di costruire il tratto di questo ultimo tronco da Breil fino al Confine italiano verso Ventimiglia.

Come è noto, pei tronchi da Tenda a Ventimiglia vi sono solo i progetti di massima studiati dalla Mediterranea, secondo due soluzioni: l'una pel passaggio diretto da Valle Roia in Val di Nervia pel colle di Marte, della lunghezza di metri 51,475, dei quali 24,934 in galleria e del costo presunto di lire 69,823,000; l'altra pel passaggio dalla Valle Roia alla Valle Argentina e da questa in Val di Nervia pel colle Ardente, della lunghezza di metri 53,535, dei quali 24,027 in galleria, e del costo presunto di lire 54,631,217.

Questi progetti furono esaminati fino dal 1891 dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, il quale fu di parere che, qualora non si potesse venire ad accordi col Governo francese per l'esecuzione della linea lungo la Valle Roia, fosse da prescegliersi il tracciato che si sviluppa in territorio italiano, passando da Tenda per Briga e colle Ardente, in Valle Argentina, e quindi, per mezzo di una galleria, sotto il monte Cormo Longon, in Val di Nervia.

La lunghezza dei tronchi da Tenda a Ventimiglia, lungo la Valle del Roia, sarebbe di soli chilometri 45, di cui 16 cadrebbero nel territorio francese, e la spesa, anche perchè le pendenze sono inferiori, sarebbe di gran lunga minore di quella prevista per il secondo dei progetti citati, potendosi evitare, oltre ad uno sviluppo artificioso nel territorio italiano, la costruzione di un'altra galleria lunga circa otto chilometri sotto il colle Ardente.

La Francia, che desidera che questa linea, invece che a Ventimiglia, finisca a Nizza, mandò, poco tempo addietro, come abbiamo riferito, alcuni suoi funzionari, che trattarono la questione col Ministero dei Lavori Pubblici. In seguito ad accordi intervenuti col Governo francese nel febbraio dello scorso anno, il Governo nostro ha incaricato la Direzione tecnica governativa di Cuneo di studiare, in linea di massima, la parte compresa nel territorio italiano della linea da Vievola a Nizza per Sospello. Nel maggio successivo fu incaricata la stessa Direzione di eseguire lo studio del tracciato di una ferrovia da Ventimiglia alla stazione di Breil, sulla Cuneo-Ventimiglia.

Mentre la Francia, che desidera che la ferrovia Cuneo finisca a Nizza, ha già concesso alla Paris-Lyon-Méditerranée il tronco da Nizza al Confine italiano, vi è in Italia chi si agita perchè il tracciato non sia cangiato e che questa ferrovia faccia capo a Ventimiglia.

Ferrovia Viterbo-Siena. — Presso la Camera di Commercio di Roma, per invito del Comune di Siena e coll'intervento dei senatori e deputati della regione, ha avuto luogo un'adunanza dei rappresentanti delle Provincie e dei Comuni interessati alla costruzione della ferrovia Siena-Viterbo.

L'assemblea degli adunati, tra cui il rappresentante il Comune di Roma, dopo ampia discussione, ha riaffermato la grande utilità del vagheggiato progetto, deliberando di costituirsi in Comitato promotore e di comporre l'ufficio di Presidenza nelle persone del sindaco di Roma, come presidente; dei Sindaci di Siena e di Viterbo e dei presidenti delle Deputazioni provinciali di Roma e di Siena, come vice-presidenti, incaricando la detta Presidenza di nominare un Comitato esecutivo, che promuoverà la legale costituzione del Consorzio degli Enti locali.

Ferrovia Ferrara-Copparo. — La *Gazzetta Ufficiale* pubblica il R. Decreto col quale è approvata la convenzione stipulata dai Ministri dei Lavori Pubblici e del Tesoro con la Società Veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie, per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia a sezione normale da Ferrara a Copparo.

Ferrovia Thiene-Rocchette-Asiago. — Recentemente, quando ogni ostacolo pareva superato, sorsero gravi difficoltà ad opporsi alla costruzione della ferrovia Thiene-Rocchette-Asiago, che deve salire a 1000 metri sul livello del mare e per la quale furono già votate somme ingenti.

Gli ostacoli ora sono per essere vinti definitivamente. Oltre ai contributi decisi, il Comune di Asiago deliberò di concorrere con altre 100 mila lire, quello di Rosna con altre 70 mila ed il Consorzio dei Sette Comuni con 80 mila.

La ferrovia quasi certamente sarà costrutta ed esercita dalla Società Veneta ferroviaria.

Ferrovia elettrica Castelraimondo-Camerino. — A rogito Finaguerra, si è costituita il 5 corrente in Camerino una Società anonima per azioni per la costruzione ed esercizio della ferrovia elettrica Castelraimondo-Camerino, ed impianto ed esercizio dell'illuminazione elettrica della città col capitale sociale di L. 400,000.

Ferrovia Dig-Digta-Ghinda. — Scrivesi da Massaua, 23 marzo:

Col piroscafo *Po*, ancoratosi ieri sera in questo porto, è

giunto il personale dirigente la costruzione della via ferrata Dig-Digta-Ghinda.

Come sapete, la nuova linea sarà costruita dall'Impresa Grigolatti e Marco Rosazza. Con essi sono giunti gli ingegneri Antonio Zaccaria ed Alfonso Rosazza, dieci assistenti, geometri e disegnatori, e cinque operai italiani.

La lunghezza del tracciato della nuova linea è di chilometri 36 circa; il tempo da impiegarsi per portare a termine la costruzione è di 30 mesi. I lavori di tracciamento incominceranno subito e dureranno circa tre mesi; ai lavori di costruzione si darà principio nel mese di luglio, contemporaneamente alle due estremità del tronco. All'inizio dei lavori di costruzione, fra tre mesi, verranno impiegati 300 operai italiani di varie arti: minatori, fabbri, meccanici, carpentieri e muratori. Per la *manovalanza* in genere, saranno adibiti alla costruzione 900 operai indigeni.

Il tracciato valica la catena dei monti Dig-Digta, attraversa l'alta valle del Damas, risale la stretta valle di questo fiume, mantenendosi sulla sua sponda sinistra fino a Baresa, nella quale località vi sarà una fermata d'importanza militare, poichè ivi mette capo la strada carovaniera che da Saganeiti conduce a Saati. Da Baresa il tracciato, allontanandosi un poco dalla sponda del torrente omonimo e risalendo lungo un suo confluente, raggiunge la catena del Dongollo, che attraversa in galleria, e quindi per la valle del Baresa stesso, che ora prende il nome di Ghinda, arriva fino ad un chilometro dall'abitato del paese, ove sorgerà la stazione di Ghinda.

Lo scartamento del tronco Dig-Digta e Ghinda è ridotto, cioè di m. 1, uguale a quello del tratto già costruito Massaua-Dig-Digta e a quello delle Ferrovie Sarde.

Fra Dig-Digta e Ghinda vi saranno due stazioni: del Damas e di Baresa. Le opere principali saranno quattro viadotti e un ponte sul Damas a luci multiple. Inoltre vi saranno alcuni ponti minori ad una sola luce. Si dovranno poi aprire cinque piccole gallerie, di cui la maggiore, attraverso il Dongollo, avrà una lunghezza di circa 180 m.

Il giorno in cui, mediante la costruzione dell'ultimo tronco, ora solo progettato, Ghinda-Asmara, Massaua si troverà in comunicazione diretta con l'altipiano abissino, la importanza strategica e commerciale della ferrovia eritrea sarà grande.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 31 marzo 1902.* — Nella decade dal 21 al 31 marzo 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 4,082,455.72, con un aumento di lire 183,109.55 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 31 marzo 1902 si ragguaglia a L. 28,314,170.66, e presenta un aumento di lire 2,303,664.51 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1901 al 20 marzo 1902.* — Nella decade 11-20 marzo 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 337,245, e presentano una diminuzione di L. 9684 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1901 al 20 marzo 1902 ammontano a L. 8,945,889, con un aumento di L. 69,687 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Tramvie e Ferrovie elettriche Varesine. — Domenica scorsa ebbe luogo l'assemblea degli azionisti sotto la presidenza dell'ing. Paolo Jardini.

La relazione del Consiglio d'amministrazione parla dettagliatamente dei lavori della ferrovia Varese-Luino e del nuovo impianto idro-elettrico di Maccagno, il quale fra alcuni mesi potrà funzionare.

Quanto ai risultati degli esercizi della tramvia Varese-Prima Cappella e della distribnzione di energia per luce e forza riuscirono buoni. Gli introiti della tramvia furono di L. 81,996 30, contro 69,950 dell'esercizio precedente, con un utile per l'esercizio 1901 di L. 38,309.63; gli introiti della distribuzione di energia per luce e forza furono di L. 124,814.02, contro L. 88,095.60, con un utile di lire 86,346.99, quindi con un utile complessivo di lire 124,656.62. Tenuto conto degli oneri che gravano l'esercizio patrimoniale e della quota di rinnovamento materiali, resta un avanzo netto di L. 62,296.13. Il Consiglio ed il collegio dei sindaci proposero e l'assemblea approvò di erogare un dividendo in misura del 4 0|0, da pagarsi dopo l'apertura all'esercizio della ferrovia Varese-Luino.

Confermati a *consiglieri* i signori: Luini nob. avv. Carlo, Deutsch Giulio, Jardini Francesco e Radice cav. Enrico; a *sindaci effettivi* i signori: Garoni cav. rag. Antonio, rag. Zanzi Cesare e Macchi Giovanni; a *sinduci supplenti* i signori: Vannotti prof. Giovanni e Bernasconi rag. E. Battista.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Norvegesi. — Il 28 marzo è stato firmato un contratto per la costruzione d'una strada ferrata da Norwick alla frontiera svedese. Questa linea dovrà essere terminata per il 1° gennaio 1903. Si eseguirà per la stessa epoca la costruzione d'una linea di raccordamento con la Strada Ferrata Svedese del Nord. E quando si terminerà di qui la costruzione d'una linea finlandese da Uleaborg a Tornéo, si potrà recarsi per la strada ferrata da Finlandia in Norvegia ed in Svezia.

Ferrovie Greche. — Un nuovo prestito greco di L. st. 880,000 ossia 22 milioni di franchi è stato emesso simultaneamente a Atene, a Londra e a Francoforte sul Meno. E' la prima parte di un ammontare di L. st. 1,750,000 ossia 43,750,000 franchi che una legge anteriore ha autorizzato il Governo greco di raccogliere per la costruzione d'una strada ferrata a scartamento ordinario (1 m. 44) dal Pireo a Dermily, di una lunghezza di 348 chilometri, ossia di miglia 216 1|4. Il prodotto del prestito sarà depositato alla Banca Nazionale di Grecia e non potrà essere adibito che al pagamento dei lavori di costruzione e del materiale.

Ferrovie degli Stati Uniti. — *Linea elettrica fra Albany e Hudson.* — Questa ferrovia, una delle più importanti del mondo fra quelle in cui sia impiegata la trazione elettrica col sistema della terza rotaia, ha una lunghezza di 37 miglia inglesi all'incirca.

La stazione centrale utilizza una caduta d'acqua di 102 piedi e delle macchine a vapore. Essa comprende tre unità di 750 chilowatts producenti corrente trifasica, 25 periodi, a 12,000 volts. Queste macchine sono direttamente collegate alle turbine, che fanno 375 giri al minuto. Le macchine a vapore sono due turbine facenti 450 giri al minuto e azionanti ciascuna direttamente un generatore di 200 chilowatts. Questi generatori producono una corrnte continua a 600 volts, che agisce sulla terza ruota nella parte più prossima alla officina.

Al servizio dell'illuminazione provvedono tre turbine speciali facenti 600 giri al minuto e azionanti direttamente due generatori di 250 chilowatts e un generatore di 125. Queste tre turbine producono corrente alternata, con frequenza di 60 e con tensione di 2200 volts.

Le tre sotto-stazioni sono a 8, 11 e 23 miglia dalla stazione principale.

Le vetture pesano 26,150 chili e possono fare al massimo 51 miglia all'ora; contengono una sessantina di viaggiatori. I freni ad aria sono del sistema Christensen con motori a compressione.

Ferrovia Transiberiana. — I lavori della ferrovia transiberiana sono stati attivati febbrilmente dopo la pubblicazione del trattato anglo-giapponese. Da parecchie settimane l'Amministrazione delle ferrovie ha sospeso il

trasporto dei viaggiatori e delle merci sopra una certa parte della rete onde accelerare i lavori di trasformazione.

Grande quantità di materiale è stata trasportata in questi ultimi giorni.

Notizie Diverse

Necrologio. — *L'ingegnere Guido Paravicini.* — Ci giunge all'ultimo momento la infausta notizia della morte avvenuta avanti ieri a Fraona in Valtellina del nobile ingegnere Guido Paravicini.

Nel darne con vivo dolore l'annuncio, ci limitiamo, per la ristrettezza del tempo, a ricordare l'altissima stima che gli professavamo, sia come cittadino eletto, sia quale distinto tecnico, studioso e particolarmente versato in materia ferroviaria. Di lui pubblicammo articoli e memorie, specialmente sul progetto del valico dello Spluga, di cui era un ardente propugnatore. Coprì moltissime cariche in pubbliche amministrazioni, facendo ovunque apprezzare la versatilità del suo ingegno e l'onestà del suo carattere.

Ci associamo al largo rimpianto ond'è circondata la sua dipartita.

Le imminenti Esposizioni di Torino. — Tutti gli edifizi dell'Esposizione sono pronti ad ospitare i pregevoli lavori che provengono da ogni parte del mondo civile; l'aspettazione per questa Mostra è cresciuta grandemente e aumenta di giorno in giorno; cosicchè non occorre esser profeta per vaticinarle un esito felicissimo.

L'architetto Raimondo D'Aronco dirige personalmente i lavori di finimento delle meravigliose costruzioni, veri gioielli d'arte, che la sua fervida fantasia ha saputo immaginare, ed aggiunge sempre nuovi motivi di decorazione, spiegando tesori inesauribili di buon gusto.

Al completamento ed all'ordinamento delle Sezioni estere attendono ora personalmente gli architetti Godon per la Germania e Baumann per l'Austria, il prof. Horti per l'Ungheria, il commissario Van Loon per l'Olanda, il signor Getz per gli Stati Uniti, ecc.

I giornali britannici hanno recentemente parlato dei notevoli lavori ed oggetti che si ammireranno nelle Sezioni d'Inghilterra e di Scozia. A Gand, nel Belgio, si è persino tenuta, nel palazzo dell'Università, una Mostra di ciò che esporrà collettivamente fra noi quella città.

Anche le Esposizioni internazionali annesse, alle quali si è testè aggiunta una Mostra speciale di arte dell'educazione fisica moderna, contribuiranno non poco al successo dell'intrapresa.

Un intelligente mecenate, il conte Leonetto Ottolenghi, ha istituito cinque coppe d'onore come premi per la Mostra Vinicola; e a questa si aggiungeranno altre due coppe speciali offerte dal Circolo Enofilo Subalpino, e medaglie d'oro della Camera di Commercio, del Comizio agrario, dell'Unione Esercenti.

Le diverse Mostre non conterranno complessivamente meno di 3000 espositori.

La Società Consumatori Gaz e gli assuntori dell'impianto elettrico, Società Alta Italia ed A. E. G., spingono alacremente i rispettivi lavori per l'illuminazione del parco dell'Esposizione; e riuscirà specialmente meravigliosa l'illuminazione a gas compresso della parte costeggiante il laghetto del Valentino.

Nel recinto delle Mostre troveranno posto numerosi esercizi e svariati divertimenti, come le Fontane luminose con l'armonia dei colori, il Villaggio sudanese (una tribù che occuperà uno spazio di circa 4000 mq., dove si troveranno chiesa e scuola e si eseguiranno lavori, danze, canti e feste), le Montagne russe, il Taboga, ecc.

In città si svolgerà intanto un ricchissimo programma di festeggiamenti e di attrazioni di prim'ordine, fra cui basterà ricordare il Carosello storico, presenziato dalle Loro Maestà; il Concorso internazionale di Musica (con splendidi premi offerti dai Sovrani d'Italia, dai RR. Principi e Principesse, ecc.), cui parteciperanno non meno di 2000 esecutori, e che supererà di gran lunga quello del 1898; il Concorso internazionale ippico, con l'intervento di numerosi ufficiali delle principali nazioni estere...

Chi non vorrà fare in quest'anno un viaggio a Torino?

La trazione elettrica sistema Cattori. — Abbiamo più volte accennato al nuovo sistema di trazione elettrica economica inventato dall'ing. Cattori. Gli allievi della Scuola degli Ingegneri di Napoli fecero una visita allo stabilimento Cattori d'industrie metalliche a Castellammare, assistendo ad un esperimento di trazione elettrica col detto sistema, esperimento che si fece sull'apposito binario che collega lo stabilimento alla stazione ferroviaria.

In due vetture avviate sulla linea presero posto gl'invitati, potendo studiare così tutte le particolarità della trazione e delle manovre; indi gl'invitati ebbero agio di sperimentare quello che costituisce uno dei punti principali della soluzione tecnica del problema della derivazione in serie, cioè la dispersione dell'elettricità nel suolo a mezzo delle rotaie. È assai difficile che un individuo capiti sulle due rotaie con le due mani; d'ordinario non può capitarvi che con un piede, traversando il binario. Ora, in qualunque modo si tocchi una sola rotaia, non si avverte nulla, e toccando ambe le rotaie con le due mani, si avverte un leggiero formicolio sopportabile da qualsiasi organismo.

Questa parte del problema tecnico è del tutto risoluta nelle correnti ad alto potenziale; e costituiva la maggiore obbiezione che potesse farsi al sistema.

Fu poi constatato che nel sistema Cattori il limite estremo ed inverosimile di sicurezza industriale, cioè l'acquisto di un numero doppio dei cavalli di forza strettamente occorrenti al traffico, basta a coprire tutte le perdite tecniche e basta a garantire l'assoluta sicurezza del rapido trasporto. Ma questo limite estremo è precisamente inverosimile, perchè molte sono le condizioni dalle quali si trarrà una economia sul 50 0|0 di perdita di forza.

E se col 50 0|0 di perdita è garantito il rendimento utile, a più forte ragione questo rendimento è garantito da una percentuale sensibilmente inferiore al 50.

Il canale di Nicaragua. — Telegrammi da Washington annunziano che le trattative del Governo degli Stati Uniti col Nicaragua e Costa Rica, per la costruzione del Canale di Nicaragua sono terminate.

I trattati con cui si concede agli Stati Uniti una striscia di terra della larghezza di 9 chilometri e mezzo per la costruzione del Canale, saranno firmati entro la settimana.

La neutralità del Canale è garantita in conformità del contratto Hay Pauncefote.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Lavori e Forniture per Ferrovie.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Sicula. — Col Ministero della Guerra per l'impianto di un quinto binario nella stazione di Caldare, col concorso nella relativa spesa da parte di detto Ministero con la somma fissa di L. 8000;

Col signor avv. Francesco Greco-Scudero per l'impianto di un ponte-canale per passaggio d'acqua d'irrigazione sopra la ferrovia, al chilometro 259.814 da Palermo, della linea Messina-Siracusa-Palermo;

Col signor cav. Vincenzo Fischetti per l'impianto d'una fermata al km. 226.976 della linea Bicocca-Santa Caterina, col nome di Martino-Piana, da costruirsi dalla Società a totali spese del predetto signor Fischetti;

Colla Ditta Michele Sisto per la costruzione di cunette murate e fossi, a monte ed a valle della ferrovia, fra i km. 90.057 e 90.228 della linea Palermo-Porto Empedocle, per l'importo di L. 4040;

Colla Ditta Antonio Moscone per l'esecuzione dei lavori relativi alla sistemazione definitiva dei segnali a disco lungo le linee tra Roccapalumba e Santa Caterina e tra Palermo e Porto Empedocle, per l'importo complessivo di L. 9470;

Con la Ditta B. Kohlër, di Savona, per la fornitura e posa in opera di una copertura metallica della rimessa locomotive nella stazione di Aragona-Caldare, per l'importo di L. 13,000;

Colla Ditta Luigi Conti per la costruzione d'un fabbricato alloggi a due piani presso la stazione di Imera, per l'importo di L. 18,540.

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Mezzanino (*Pavia*) (17 aprile, ore 14, defin.) — Appalto dei lavori per la costruzione del cimitero. Imp. L. 12,625.33. Cauz. provv. L. 500.

Municipio di Sclafani (*Palermo*) (18 aprile, ore 13). — Appalto dei lavori per la costruzione della strada comunale Vanelle. Importo L. 34,402.94. Cauz. provv. L. 1200. Fatali 8 maggio, ore 13. Ultimazione lavori un anno.

Municipio di Palombara Sabina (*Roma*) (19 aprile, ore 10, def.). — Appalto dei lavori per la prosecuzione dell'edificio scolastico. Importo L. 14,215.86, provvisoriamente aggiudicato per L. 10,736.54.

Direzione del Genio Militare di Roma (19 aprile, ore 11, def.). — Appalto dei lavori d'impianto e sistemazione di bagni nell'Ospedale militare del Celio in Roma. Importo L. 17,000. Cauz. L. 1700. Consegna lavori 120 giorni.

Municipio di Casalbuttano ed Uniti (*Cremona*) (19 aprile, ore 12, 2ª asta). — Appalto delle opere di costruzione di un cimitero nella frazione di S. Vito, provvisoriamente aggiudicato per lire 8218.92. Cauz. provv. L. 500.

R. Prefettura di Livorno (19 aprile, ore 10). — Appalto dei lavori di ampliamento del pubblico cimitero di Rio nell'Elba. Importo L. 11,698.43. Cauz. provv. L. 1000 e L. 500 per spese. Fatali 29 aprile, ore 12. Consegna lavori 8 mesi.

Municipio di Nardò (*Lecce*) (21 aprile, ore 16). — Appalto della manutenzione delle strade comunali esterne per un quinquennio e per annue L. 2604. Cauz. provv. L. 500 e L. 250 per spese. Fatali 10 maggio, ore 12.

Direzione del Genio Militare di Ancona (21 aprile, ore 11, def.). — Appalto dei lavori diversi di sistemazione del fabbricato S. Domenico in Ancona. Importo L. 10,000. Cauz. L. 1000.

Municipio di Montegaldella (*Vicenza*) (21 aprile, ore 10). — Appalto dei lavori di costruzione di un edificio scolastico in Montegaldella, per maschi e femmine, con l'alloggio per gl'insegnanti. Importo L. 23,549.59. Cauz. provv. L. 1200. Cauz. def. L. 2500. Deposito per spese L. 450. Fatali 7 maggio, ore 11. Ultimazione lavori 160 giorni.

Municipio di Osiglia (*Genova*) (21 aprile, ore 12, 2ª asta). — Appalto dei lavori di riparazione alla strada comunale obbligatoria da Osiglia alla provinciale Millesimo-Calizzano, provvisoriamente aggiudicato per L. 75,713.99, col ribasso cioè dell'11 0[0. Cauz. provv. L. 4500 e L. 3000 per spese. Cauz. def. L. 12,000. Ultimazione lavori 6 mesi.

Prefettura di Modena (21 aprile, ore 14, defin.). — Appalto dei lavori di urgenti riparazioni al froldo Tassoni in destra di Secchia, Villa S. Lorenzo, Comune di S. Prospero, per m. 327.10, per complessive L. 12,658. Cauzione provvisoria L. 800. Consegna lavori 60 giorni.

Consorzio Strada provinciale Capo di lupo-Spada-Casignano (*Brindisi*) (22 aprile, ore 10). — Appalto dei lavori di riparazione alla strada suddetta. Importo L. 12,333.30, ivi comprese L. 903.50 per canone annuo di manutenzione. Cauz. provv. L. 700. Fatali 6 maggio, ore 10. Ultimazione lavori 4 mesi.

Municipio di Ripalta sul Trigno (*Campobasso*) (23 aprile, ore 10, 2ª asta). — Appalto dei lavori per la costruzione della strada ruotabile da Ripalta a Montenero. Importo L. 181,758.46. Cauzione provv. L. 10,000.

Municipio di Milzano (*Brescia*) (27 aprile, ore 11). — Appalto dei lavori di costruzione di un edificio scolastico. Imp. L. 21,985.29. Cauz. provv. L. 2000. Cauz. def. L. 4000.

R. Prefettura di Parma (29 aprile ore 10, unico). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti alla difesa frontale della sponda destra di Po, di contro all'abitato di Zibello (provincia di Parma), per l'estesa di m. 1000, in continuazione di quella eseguita nel 1890, per complessive L. 117,950. Cauz. provv. L. 6000.

R. Prefettura di Catania (30 aprile, ore 10, unico). — Appalto dei lavori per la costruzione dell'emissario per la bonifica dei terreni paludosi in contrada Anzonetto, nel territorio di Mascali. Importo L. 26,600. Cauz. provv. L. 1500 e L. 850 per spese. Cauz. def. decimo. Ultimazione lavori 10 mesi.

R. Prefettura di Caserta (5 maggio, ore 10, unico). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti alla difesa frontale delle sponde arginate del fiume Volturno, presso gli abitati di Brezza, Grazzanise, Arnone e Cancello, in provincia di Caserta, per complessive lire 157,132.06. Cauz. provv. L. 10,000.

R. Prefettura di Catania (7 maggio, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di bonificazione dei terreni paludosi in contrada Gurma, nel territorio di Mascali. Importo L. 46,270. Cauz. provv. L. 1500. Deposito per spese L. 1250. Consegna lavori 12 mesi.

R. Prefettura di Reggio Emilia (10 maggio, ore 10, defin.). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la manutenzione del tronco di strada nazionale n. 38, Aulla-Reggio, della lunghezza di m. 33,365, durante il sessennio 1902-1908, per il presunto complessivo importo di L. 149,825.76. Cauz. provv. L. 2000.

Forniture diverse.

Aste.

R. Prefettura di Girgenti (16 aprile, ore 10, unica). — Fornitura dell'olio minerale e candele stearìche occorrenti ai fari e fanali della provincia, dal 1° luglio 1902 al 30 giugno 1904. Importo L. 22,300. Cauz. provv. L. 1000.

R. Prefettura di Cagliari (5 maggio, ore 10, unica). — Fornitura del combustibile occorrente all'illuminazione dei fari e fanali della provincia di Cagliari, e per la manutenzione dei fari dell'Isola dei Cavoli, di Capo Spartivento, di Capo Sant'Elia e del fanale sul molo di Cagliari, pel triennio dal 1° luglio 1902 al 30 giugno 1905. Importo L. 84,000. Cauz. provv. L. 3000.

Direzione dell'Officina di Costruzioni d'Artiglieria di Torino (17 aprile, ore 9.30, unica). — Fornitura di litantrace magro (per forni a riverbero), tonn. 300 a L. 38. Importo L. 11,400. Cauzione provv. L. 1140. Consegna 50 giorni.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			Aprile 5	Aprile 12
Azioni Ferrovie Biella			L. 540	540
»	» Mediterranee		» 463.50	463
»	» Meridionali		» 662	663.50
»	» Pinerolo (1ª emiss.)		» 390	390
»	» » (2ª »)		» 375	375
»	» Secondarie Sarde		» 217	213 ex
»	» Sicule		» 665	665
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e				
»	»	Sicule *A. B. C. D.*	» 333	333.50
»	»	Cuneo 3 0[0	» 362	362
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1[2 %			» 100	100
»	»	Mediterranee 4 0[0	» 502	502.50
»	»	Meridionali	» 332.50	333.50
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 312	315
»	»	» 2ª emiss. »	310.50	309
»	»	Sarde, serie *A*	» 327.50	331.50
»	»	» serie *B*	» 327.50	331.50
»	»	» 1879	» 327.50	331.50
»	»	Savona	» 362	362
»	»	Secondarie Sarde	» 501.50	503
»	»	Sicule 4 0[0 oro	» 516	516
»	»	Tirreno	» 508	508
»	»	Vittorio Emanuele	» 361.25	363

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

26ª Decade — Dall'11 al 20 Marzo 1902

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1902	95,537.00	4,344.00	36,580.00	128,461.00	662.00	260,584.00	618.00	422.00
1901	98,292.00	4,165.00	39,249.00	133,061.00	571.00	275,838.00	618.00	446.00
Differenze nel 1902	— 2,755.00	+ 179.00	— 2,669.00	— 9,600.00	+ 91.00	— 14.754.00	»	— 24.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1901 AL 20 MARZO 1902.				
1901-902	2,482,817.00	62,536.00	583,142.00	3,727,184.00	34,668.00	6,890,247.00	618.00	11,149.00
1900-901	2,463,766.00	59,145.00	578,830.00	3,702,062.00	42,770 00	6,846,573.00	618.00	11,079.00
Differenze nel 1901-902	+ 19,051.00	+ 2,291.00	+ 4,312.00	+ 25,122.00	— 8,102.00	+ 43,674.00	»	+ 70.00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1902	32,509.00	1,173.00	12,088.00	28,783.00	94.00	69,647.00	482.00	144.00
1901	32,598 00	1,154.00	11,802.00	20,066.00	122.00	65,682.00	482.00	136.00
Differenze nel 1902	— 89.00	+ 19.00	+ 286.00	+ 3,717.00	— 28.00	+ 3,965.00	»	+ 8.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1901 AL 20 MARZO 1902.				
1901-902	925,374.00	20,418.00	279,623.00	641,041.00	5,375.00	1,871,831.00	482.00	3,883.00
1900-901	880,596.00	17,639.00	267,819.00	694,826.00	7,634.00	1,868,514.00	482.00	3,877.00
Differenze nel 1901-902	+ 44,778.00	+ 2,779.00	+ 11,804.00	— 53,785.00	— 2,259.00	+ 3,317.00	»	+ 6.00

STRETTO DI MESSINA

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1902	3,083.00	253.00	896.00	2,782.00	»	7,014.00	23.00	305.00
1901	3,089.00	165.00	538.00	2,117.00	»	5,909.00	23.00	257.00
Differenze nel 1902	— 6.00	+ 88.00	+ 358.00	+ 665.00	»	+ 1,105.00	»	+ 48 00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1901 AL 20 MARZO 1902.				
1901-902	102,093.00	4,842.00	26,884.00	50,011.00	31.00	183,811.00	23.00	7,992.00
1900-901	90,768.00	3,228.00	20,868.00	46,220.00	31.00	161,115.00	23.00	7,002.00
Differenze nel 1901-902	+ 11,325.00	+ 1,614.00	+ 5,966.00	+ 3,791.00	»	+ 22,696.00	»	+ 990.00

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

AVVISO D'ASTA.

A partire dal giorno 21 aprile 1901, incominciando dalle ore 9 fino alle 11 1½ e dalle 14 alle 17, verranno, presso lo Scalo di Torino Porta Nuova, poste in vendita al miglior offerente, a termini delle vigenti Tariffe e Condizioni, le merci giacenti ed abbandonate e gli oggetti rinvenuti nelle vetture, sale e pertinenze della ferrovia, non reclamati nel termine legale.

1° Le armi proprie non potranno essere vendute che a chi è munito della licenza rilasciata dall'Autorità di pubblica sicurezza del circondario, di vendere o fabbricare le armi stesse, o della licenza rilasciata dalla stessa Autorità di fare raccolta di armi proprie a fine di commercio o di industria, o della licenza, quando si tratta di vendita di singole armi, di portare armi lunghe da fuoco. (*Art. 12 e 15 Legge di pubblica sicurezza*).

2° Le armi insidiose non potranno essere vendute che a chi è munito della licenza rilasciata dall'Autorità di pubblica sicurezza del circondario, di vendere o fabbricare le armi stesse, o della licenza del Prefetto di portare la rivoltella, o la pistola di qualunque misura, o il bastone animato la cui lama non abbia lunghezza inferiore a 65 cm., e in quest'ultimo caso l'acquisto non potrà farsi che per le specie d'arma di cui si ha la licenza, e per acquisto di singole armi. (*Art. 12 e 16 Legge di P. S.*).

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

BIGLIETTI SEMPLICI					BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO					
(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	Londra (2)		Parigi (3)		Londra (4) (Diritto di porto compreso)			Parigi (5)		
	1a classe	2a classe	1a classe	2a classe	1a classe	2a classe	validità	1a classe	2a classe	validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne) .	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 65	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	-			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	-			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	-			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	-			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possone recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE							Treno lusso PENINSULAR-EXPRESS part. da Londra il venerdì
					(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	—	9 — a.	10 — a.	—	—	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	—	—		—	11 — a.	—		—
Douvres. . . . . . . —	—	11 06 a.	↓	—	1 — p.	11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	—	12 31 p.		—	2 20 p.	12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	(F)	12 35 p.		—	2 24 p.	12 24 a.		12 24 a.
Calais Maritime (ora francese) Par.	W. R. 1 15 p.	Déjeuner 1 20 p.		—	3 — p.	1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.	↓	1 26 p.		—	3 06 p.	1 56 a.		↓
Boulogne-Tintelleries Arr.		1 58 p.		—		2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.		1 59 p.	↓	—	↓	2 31 a.		
Folkestone . . . Par.			11 50 a.	—		↓		
Boulogne (Buffet) Maritime o. E. oc. Arr.		↓	1 30 p.	—				
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.			1 34 p.	—				
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.			2 20 p.	—				
Boulogne Central Arr.		↓	2 25 p.	—	↓	↓		↓
Boulogne Central Par.			2 35 p.	—				
Amiens (Buffet) Arr.	↓	3 44 p.	4 10 p.	—	5 16 p.	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.		3 49 p.	4 15 p.	—	5 21 p.	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.	5 45 p.	5 50 p.	—	7 — p.	5 50 a.		Per la grande cintura ↓
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	5 52 p.	—	7 42 p.	—	7 42 p.	7 03 a.		
Paris-PLM (Buff.) Arr.	6 32 p.	—	8 32 p.	—	8 32 p.	7 43 a.		
	1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)	1a 2a cl.	1a 2a cl.	Lusso (X)	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	10 20 p.	10 30 p.	1 35 p.	9 30 a.	2 — p.	
Dijon . . . . Arr.	12 20 p.	1 33 a.	2 40 a.	3 45 a.	5 38 p.	2 24 p.	7 15 p.	9 35 a.
Evian . . . . . —	2 16 p.	10 45 a.	—	2 16 p.	—	—	—	—
Genève . . . . —	10 43 a.	6 57 a.	—	11 14 a.	—	10 45 p.	—	—
Le Fayet-St-Gervais (Chamonix) . . . . —	3 31 p.	12 20 p.	—	8 — p.	—	—	—	1 — p.
Aix-les-Bains . . . . —	8 58 a.	6 02 a.	6 46 a.	1 54 p.	9 39 p.	8 51 p.	12 21 a.	1 42 p.
Chambéry. . . . . . —	9 34 a.	6 37 a.	7 10 a.	2 31 p.	9 59 p.	9 26 p.	12 45 a.	2 03 p.
Modane . . . . —	1 46 p.	—	9 57 a.	7 42 p.	12 29 a.	—	3 34 a.	4 55 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	18 55	—	14 22	4 55	—	—	8 20 a.	21 16
Torino. . . . . . . Par.	20 —	—	14 50	6 45	—	—	8 45	Sleeping-cars con Dining-car ↓
Novara . . . . Arr.	21 56	—	16 47	9 14	—	—	10 55	
Milano . . . . Arr.	23 05	—	17 45	10 15	—	—	12 6	
Venezia . . . . Arr.	—	—	23 30	—	—	—	18 45	
Torino. . . . . . . Par.	20 05	—	15 —	5 25	—	—	8 40	
Genova . . . . Arr.	23 20	—	18 25	8 45	—	—	12 —	
San-Remo. . . —	5 45	—	23 33	—	—	—	16 44	
Pisa. . . . . —	3 20	—	23 25	12 35	—	—	17 —	
Firenze . . . . —	7 15	—	1 20	17 28	—	—	19 15	
Livorno . . . . —	5 36	—	0 7	15 5	—	—	18 —	
Roma . . . . —	10 10	—	7 —	19 15	—	—	23 43	
Napoli . . . . —	18 35	—	13 36	0 35	—	—	7 —	
Brindisi . . . . —	—	—	8 16	—	—	—	18 7	
Torino. . . . . . . Par.	20 05	—	—	—	—	—	8 40	21 30
Alessandria . . . . Arr.	21 32	—	—	—	—	—	10 13	22 59
Bologna . . . . —	2 31	—	—	—	—	—	14 50	3 01
Ancona . . . . —	7 13	—	—	—	—	—	23 —	6 40
Brindisi. . . . —	21 48	—	—	—	—	—	10 59	17 20
Firenze . . . . —	6 34	—	—	—	—	—	18 3	
Roma . . . . —	13 10	—	—	—	—	—	23 25	Arrivo a Brindisi
Napoli. . . . . . . Arr.	18 35	—	—	—	—	—	7 —	la domenica

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . Par.	8 50	—	—	15 5	Lusso (X)	—	—
Roma . . . . —	14 30	—	—	23 10		—	—
Firenze . . . . —	21 10	—	—	6 10	—	—	—
Brindisi . . . . —	7 —	—	—	17 33	—	—	—
Ancona . . . . —	20 25	—	—	5 35	—	—	—
Bologna. . . . . . . —	1 35	—	—	10 30	—	10 30	—
Alessandria . . . . . —	7 15	—	14 20	17 10	—	21 55	—
Torino. . . . . . . Arr.	9 2	—	16 05	19 10	—	23 35	—
Brindisi. . . . . . Par.	—	—	18 35	—	—	9 42	—
Napoli. . . . . —	8 50	—	15 50	—	—	23 15	—
Roma . . . . —	14 50	—	21 —	—	14 20	8 15	—
Livorno . . . . —	21 6	—	2 —	8 30	19 25	13 15	—
Firenze . . . . —	19 35	—	21 5	7 15	17 30	12 10	—
Pisa. . . . . —	22 15	—	3 5	9 8	20 45	15 —	—
San Remo . . . —	18 32	—	1 45	8 9	—	14 15	—
Genova . . . . —	3 5	—	7 5	14 55	0 35	20 —	—
Torino. . . . . . . Arr.	7 —	—	10 25	19 10	4 50	23 35	—
Venezia . . . . . . Par.	—	—	—	8 45	—	14 —	—
Milano . . . . Par.	—	—	7 5	16 —	—	20 15	—
Novara . . . . —	—	—	8 7	17 1	—	21 15	—
Torino. . . . . . . Arr.	—	—	10 20	19 5	—	23 10	—
	(D)						
Torino. . . . . . . Par.	7 45	—	13 30	19 30	4 26	—	24 —
Modane (ora franc.). —	11 35 a.	—	5 20 p.	10 10 p.	7 24 a.	—	3 20 a.
Chambéry . . . . . . —	3 — p.	—	8 38 p.	12 22 a.	9 35 a.	6 47 a.	5 57 a.
Aix-les-Bains . . . . —	3 44 p.	—	9 12 p.	12 04 a.	9 55 a.	7 22 a.	6 18 a.
Le Fayet-St-Gervais —	11 15 a.	—	4 15 p.	2 — p.	—	—	—
Evian . . . . . —	12 38 p.	—	5 32 p.	—	—	4 40 a.	—
Genève . . . . —	1 52 p.	—	8 02 p.	9 10 p.	—	5 52 a.	3 38 a.
	1a cl.						
Dijon . . . . —	12 4 a.	—	1 59 a.	5 9 a.	2 19 p.	1 23 p.	11 33 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	6 9 a.	—	6 38 a.	9 23 a.	6 41 p.	6 31 p.	5 15 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 12 a.		—	10 3 a.	—	6 47 p.	
Paris-Nord (Buffet Hôtel) Arr.	8 03 a.		—	10 52 a.	—	7 42 p.	
	1a 2a cl.	(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl.	Déjeun. 1a 2a cl. W.R(A)		Pranzo 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord (Buffet Hôtel) Par.	8 40 a.	9 35 a.	10 30 a.	11 20 a.	—	9 — p.	
Amiens (Buffet) Arr.	10 28 a.	↓	12 mer.	12 52 p.	—	10 46 p.	
Amiens (Buffet) Par.	10 33 a.		12 20 p.	12 57 p.	—	10 51 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	12 18 p.		1 50 p.	↓	—	↓	
Boulogne (Buffet) Central Par.	12 23 p.		1 53 p.		—		
Boulogne Maritime ora fr. Arr.	↓		1 58 p.		—		
Boulogne Maritime ora fr. Par.			2 12 p.		—		
Boulogne Maritime ora E. oc. Par.			2 08 p.		—		
Folkestone . . . Par.			4 10 p.		—		
Boulogne-Tintelleries Arr.	12 07 p.		↓		—	12 31 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.	12 09 p.	↓			—	12 33 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.	12 45 p.			2 55 p.	—	1 12 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.	12 57 p.	1 15 p.		3 01 p.	—	1 21 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.	1 30 p.			3 19 p.	—	1 39 a.	
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Par.	1 26 p.			3 15 p.	—	1 35 a.	
Douvres. . . . . . . —	3 05 p.		↓	5 15 p.	—	3 40 a.	
Londres Victoria. Arr.	—			7 — p.	—	—	
Londres Ch.-Cross. Arr.	4 55 p.		5 50 p.	—	—	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3 classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant riservato ai viaggiatori di 1a classe. Non sono ammessi i viaggiatori di 2a classe se non pagano il supplemento dalla 2a alla 1a classe. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 10.30 ant. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Calais col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 11.20 ant. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.30 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino. — (X) Dal 20 novembre al 9 gennaio i treni di lusso Parigi-Roma avranno luogo tre volte per settimana, cioè: il lunedì, mercoledì e venerdì in partenza da Parigi; martedì, giovedì e sabato in partenza da Modane. Dal 10 gennaio fino al 15 maggio tutti i giorni. Questo treno è composto di *wagons-lits* e di *restaurant.*

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato Lire 2,500,000)

DIREZIONE in Torino	OFFICINE
Via Venti Settembre, N. 40	***in Savigliano ed in Torino***

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.
Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.
Tettoie.
Ferrovie a dentiera e Funicolari.
Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.
Trasporti di forza motrice a distanza.
Illuminazione elettrica.
Ferrovie e Tramvie elettriche.
Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.

Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi ai sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Andrea Doria, n. 8, p. 1°.

GENOVA W. JESINGHAUS & C.ia

Palazzo Doria

TRASPORTI INTERNAZIONALI

Sbarchi — Imbarchi — Operazioni Doganali — Assicurazioni
Incassi — Magazzini di Deposito

LINEA REGOLARE PROPRIA fra **GENOVA** e la **SPAGNA**

Il nostro Vapore « GERMANIA » è adatto al trasporto di Macchine sotto coperta (boccaporto m. 7 × m. 3).

Corrispondenti ed Agenti nelle principali città del Mondo.

Telegrammi: Jesinghaus. — Telefono 606. ABC A1 Lieber's Scott's Codes.

FRANCESCO CASANOVA
Libraio di S. M. il Re d'Italia
TORINO - *Piazza Carignano* - **TORINO**

LUIGI LENCHANTIN

VIE E MEZZI DI COMUNICAZIONE

Vol. I. — **Strade Ferrate**
con quattordici tavole in nero ed a colori.
Vol. II. — **Strade Ordinarie Vie acquee-Telegrafia-Aerostatica ed Areonautica**
con undici tavole in nero ed a colori.
2 vol. in-16° di pag. 603, L. **6.**

Ditta MACCHI, IZAR e C. di F.lli MACCHI e PASSONI

Via Carlo Farini, 27 - **MILANO** - (fuori P.a Garibaldi)

FABBRICAZIONE MECCANICA **Bolloni, ramponi e chiodi** per armamento di ferrovie e tramways e per costruzione di scambi e crociamenti, piattaforme, caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc., e specialità in bolloni tipo Ardennes. Impianto speciale per la fabbricazione di macchine utensili, come torni, trapani, limatrici, ecc.

J. B. GIRARD

TRAITÉ PRATIQUE
DES MACHINES MARINES
Motrices des machines auxiliaires des machines à pétrole et à gaz

2 grandi vol. in-16°
con numerose tavole, legati in tela, L. **33.**

Ernesto Reinach - MILANO

Via Lario, N. 90

OLIO PER MACCHINE

QUALITÀ SPECIALE PER LOCOMOBILI, PER VAGONCINI

GRASSO PER ROTABILI

SI CERCANO

Binari di servizio, Vagonetti e Locomotive di servizio a scartamento ridotto.

Rivolgere le offerte alla Direzione del Giornale.

Torino, 1902 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXXV. Sabato, 19 Aprile 1902 NUM. 16.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

STRADE FERRATE SECONDARIE DELLA SARDEGNA

Relazione del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea ordinaria e straordinaria degli Azionisti 29 marzo 1902

(*Continuazione e fine — Vedi N. 15*).

Nel 1900 il servizio *movimento e traffico* ebbe una spesa di L. 266,819.29, mentre nel 1901 fu di L. 279,066.48, con un aumento di L. 12,247.19.

Questa maggior spesa si è verificata nel Compartimento di Cagliari e nel gruppo di Macomer; invece si notò una economia nei due tronchi di Sassari-Alghero e di Monti-Tempio. L'aumento è dovuto specialmente ad aumento paga del personale, e ad aumento di personale impostoci dalle norme contenute dal Decreto del 10 giugno 1900 sui turni di servizio del personale.

Le spese di questo servizio dovrebbero subire qualche diminuzione per le concesse semplificazioni d'esercizio, ma d'altra parte è pure da tener presente l'eventualità che la nuova edizione del Decreto per i turni di servizio del personale imponga nuovi aggravi.

Il servizio *materiale e trazione* che nel 1900 spese lire 575,120.30, ebbe nel 1901 la spesa di L. 626,869.07 con una differenza in più di L. 51,748.77.

Questa differenza deriva per L. 8,292.05 dal servizio *materiale* e per le rimanenti 43,456.72 da quello *trazione*.

Nonostante la maggior utilizzazione dei treni, del che deve darsi lode al nostro personale, si verificarono maggiori spese nel servizio *trazione*, sia per maggior costo del combustibile, sia per la maggior quantità consumata riferita al chilometro-treno.

Cotesto maggior consumo è di kg. 0.145 per chilometro, ed è un fenomeno che si verifica anche sulle reti continentali, e che si attribuisce in parte a qualità meno buona del carbone, in parte allo stato delle locomotive che invecchiando consumano di più, ed in parte anche a minor cura del personale.

Quanto alla maggior spesa dovuta al costo unitario del combustibile saremo parzialmente sgravati nell'esercizio del 1902, pel quale abbiamo potuto ottenere prezzi più vantaggiosi.

Anche nel maggior costo della trazione hanno concorso le spese in più per il personale.

Sarà nostra cura il vegliare perchè le spese in questione siano mantenute nei più stretti limiti possibili, per quanto prevediamo la cosa non facile, massime che nel corso del 1902 si dovrà pensare alla sostituzione di una parte degli assi motori ed accoppiati delle locomotive, che per precauzione intendiamo di sostituire man mano che compiono un certo percorso chilometrico.

Le spese di *manutenzione* e di *sorveglianza* delle linee che nel 1900 furono di L. 627,166.40 scescero nel 1901 a L. 606,875.73, con una diminuzione di L. 20,290.67.

Questa diminuzione non tocca punto le spese di vera manutenzione, le quali risultano pressochè identiche a quelle dell'esercizio precedente, essendo nostra regola costante di non trascurar mai la manutenzione delle linee. La diminuzione tocca bensì spese di carattere aleatorio e lavori relativi all'annata precedente non potuti eseguire che nel decorso esercizio; anzi tale diminuzione sarebbe stata anche maggiore se non avessimo dovuto far lavori attorno alla stazione di Buddusò, e sistemare i dormitori in diverse stazioni dove il personale deve pernottare.

Il conto *magazzino* che chiudevasi al 31 dicembre 1900 con un saldo di L. 807,722.63, presenta invece al 31 dicembre 1901 un saldo di L. 854,569.82.

Il maggior importo di L. 46,847.19 è dovuto specialmente al maggior costo del combustibile, ed a maggiori provviste fatte per pezzi di ricambio di locomotive e veicoli.

Come da voi deliberato il 20 marzo 1901 noi acquistammo 1433 azioni che per il momento figurano fra le vostre attività, ma che sono destinate a gradatamente scomparire man mano che vengono annualmente ammortizzate; anzi, in vista del loro prezzo inferiore al nominale, vennero acquistate azioni 59 in più.

Noi vi dobbiamo domandare la sanatoria per questo maggior acquisto; e nella fiducia che condividerete l'avviso nostro, che sia opportuno ed utile per l'azienda procurarci le azioni ammortande mentre sono ad un valore al disotto del nominale, noi vi domandiamo di essere autorizzati ad acquistarne altre mille.

Frattanto ci preme assicurarvi che il vostro Consiglio non dimenticò le raccomandazioni rinnovate nella vostra ultima Assemblea di continuare lo studio di una riduzione del capitale sociale oggi veramente eccessivo; e voi potete essere certi che se il vostro Consiglio non si trova in grado di potervi presentare in questa Assemblea precise e concrete proposte, ciò non dipende certo da mancanza di buona volontà; mentre egli non ha mai tralasciato di studiare cotesto importante oggetto della riduzione capitale nonchè della approvazione di una definitiva tabella di ammortamento, si augura di poter quanto prima superare le difficoltà che vi si frappongono convocandovi, occorrendo, in apposita assemblea straordinaria per amendue gli oggetti di cui sopra.

Noi vi proponiamo di ripartire la complessiva somma utili di L. 718,388.22, come segue:

Ammortizzo di azioni sociali . .	L. 35,750
Alla riserva	» 33,573.45
Dividendo alle 50527 azioni capitale in circolazione, in ragione del 5 0[0 e così lire 12.50, di cui L. 6.25 già pagate in ottobre, e L. 6.25 da pagarsi dopo l'approvazione per parte dell'Assemblea del bilancio e presente riparto	» 631,587.50
Prelevazioni statutarie . . .	» 504.64
A conto nuovo	» 16,972.63
	L. 718,388.22

Il 14 aprile dello scorso anno veniva a mancare il comm. ing. Vincenzo Demorra, vice presidente della vostra Società.

Fu per noi una gravissima perdita; alle doti eccelse dell'ingegno e del cuore, egli univa una speciale competenza in tema di costruzioni ferroviarie. Era stato collaboratore dell'ing. Giovanni Marsaglia nello studio delle nostre linee, di cui egli aveva piena conoscenza, diguisachè l'opera sua riesciva preziosissima alla Società, che ancora di recente ne aveva largamente approfittato in occasione della pratica del collaudo, nella quale aveva potuto dimostrare all'evidenza con quanta cura e con quanta solidità fossero state costrutte le nostre linee.

Altra perdita pur grave toccò nel decorso esercizio al vostro Consiglio.

Come già ebbimo occasione di accennarvi, il 15 luglio morì in Cagliari il consigliere ing. cav. Antonio Vivanet. Membro del vostro Consiglio dall'inizio della Società, desso se ne era sempre vivamente interessato, e per delega del Consiglio accudiva con affetto alla Presidenza delle Casse pel personale, alla cui istituzioue e regolare funzionamento portò valida cooperazione.

Il vostro Consiglio provvide a completarsi a termini dell'art. 10 dello Statuto.

Interpretando il desiderio vostro di avere in Consiglio una persona autorevole e cara alla Sardegna, con deliberazione del 7 settembre nominò anzitutto il comm. avv. Eugenio Boj, che il Consiglio volle elevato a suo vice-presidente.

Con deliberazione egual data nominò ancora a membro del vostro Consiglio il cav. Piero Pariani Sindaco della vostra Società.

A termini del succitato art. 10 voi dovete confermare detti due nuovi Consiglieri eletti, coll'avvertenza che quello che riporterà il maggior numero di voti si riterrà surrogato al consigliere Vivanet, che scadeva quest'anno per anzianità, restando l'altro surrogato al Cons. Demorra che sarebbe scaduto nel prossimo anno.

Scadono inoltre d'ufficio e sono rieleggibili i consiglieri: Marangoni avv. Alessandro, Rebaudengo conte Eugenio.

Dovete inoltre procedere alla nomina di tre Sindaci effettivi e di due supplenti.

Essendo stato nominato a membro del Consiglio il cav. Piero Pariani, il collegio sindacale venne completato a termine dell'art. 183 subentrando il sindaco supplente, maggiore di età, cav. Angelo Carminati.

Voi ora dovete procedere alla nomina di tre sindaci effettivi e due supplenti.

Scadono e sono rieleggibili i sindaci effettivi: Carminati cav. Angelo, Ferraris comm. ing. Erminio, Scialoja comm. avv. Enrico, il sindaco supplente, Parea Carlo.

ASSEMBLEA STRAORDINARIA.

Vi abbiamo convocato in Assemblea straordinaria per deliberare su *modifiche statutarie* riflettenti gli art. 21, 62 e 67 dello Statuto.

Poche parole sugli art. 21 e 67 che contemplano gli assegni al vostro Consiglio d'Amministrazione e Collegio Sindacale.

Con il primo di detti articoli era stabilito che le funzioni degli Amministratori fossero retribuite coll'assegno annuo complessivo di L. 28,000, oltre alla eventuale partecipazione negli utili quale stabilita nell'art. 62.

E col secondo di detti articoli era assegnata un'indennità complessiva al Collegio Sindacale di L. 6.000.

Le condizioni della nostra Società avevano già indotto il vostro Consiglio ed il Collegio Sindacale a rinunziare spontaneamente ad una buona parte di detti compensi, senza però essersi mai provvisto a ciò fare in modo formale con la debita riforma dello Statuto.

Ora pare opportuno che ciò sia regolarizzato, e però il vostro Consiglio vi propone di modificare tali due articoli come segue:

« Art. 21. — Le funzioni degli amministratori sono re-
» tribuite coll'assegno annuale complessivo di lire dieci-
» mila, da imputarsi però nella partecipazione degli utili
» stabilita nel seguente art. 62.

« Art. 67. — Al collegio sindacale è assegnata un' in-
» dennità complessiva di lire duemila ».

La modifica statutaria, sulla quale in ispecial modo richiamiamo la vostra attenzione, attesa la sua eccezionale importanza, è quella dell'art. 62.

Questa modifica riguarda essenzialmente il *personale*, che desideriamo e vogliamo sia nostro affezionato collaboratore, dacchè è nostra convinzione che il perfetto affiatamento e la completa reciproca fiducia col personale siano leva potente per il miglior avvenire dell'azienda.

In relazione a cotesti nostri sentimenti e propositi, abbiamo già deciso di soddisfare il nostro personale riguardo alle norme per gli aumenti e per gli avanzamenti a forma di *organico*, tenute presenti ben inteso le condizioni del nostro esercizio; ed al riguardo da qualche tempo abbiamo autorizzato la vostra Direzione-Esercizio a presentarci delle proposte, autorizzandola anche a sentire previamente il personale a mezzo di delegati scelti nel suo seno con norme tratte dal Regolamento per la nomina dei membri elettivi del Comitato Istituto Previdenza per il personale delle grandi reti approvato con R. Decreto 17 marzo 1901, n. 103.

E ciò abbiamo fatto benchè, a differenza di quanto accade nelle grandi reti, *noi non abbiamo assunto obbligo qualsiasi* nè verso lo Stato, nè verso il personale; il che si spiega perfettamente data la natura affatto secondaria delle nostre reti, imprescindibilmente connessa alla necessità di un esercizio modesto ed economico.

Ma, assieme a queste norme per regolare la carriera del nostro personale, crediamo giusto che anch'esso, al pari di noi, abbia a confidare nell'avvenire; nel senso che i maggiori utili ripartibili che questo apporterà profittino anche a lui, e non soltanto a noi.

Che un prossimo avvenire ci debba apportare migliori risultati è nostra ferma fiducia.

Tale fiducia è basata sull'economia nelle spese che si conseguirà, sia con un sincero affiatamento col nostro personale, sia coll'attuazione di semplificazioni nell'esercizio; — a parte anche il riflesso che una risoluzione meno fiscale delle questioni che abbiamo coll'Erario basterebbe da sola a migliorare sensibilmente i risultati del bilancio; ed a parte la questione pure possibile, ed alla quale non abbiamo ancora rinunziato, di fronte al Governo per reinte-

grare l'economia originaria dei patti contrattuali della concessione.

Tale fiducia inoltre ed ancora è basata sulla maggior entrata per l'aumento di traffico che certamente si verificherà tosto che saranno attuati i provvedimenti che lo Stato ha riconosciuto urgenti e doverosi per la Sardegna, e dai quali questa giustamente attende il suo rinnovellamento economico.

Verificandosi questo miglior avvenire noi crediamo equo, lo ripetiamo, che il nostro personale debba anch'esso parteciparvi.

E vi proponiamo che il personale di ciò abbia affidamento, anzichè in vaghe promesse, in nna solenne deliberazione di voi Azionisti la quale fin d'ora autorizzi la vostra Amministrazione di concedere tale partecipazione al personale negli utili che residueranno dopo detratte le somme che saranno impiegate per l'ammortamento delle azioni e dopo detratto il 5 0[0 al capitale non ancora ammortizzato.

La deliberazione che vi proponiamo a forma di modifica statutaria è certamente molto grave, giacchè è deliberazione che s'inspira al concetto moderno che il lavoro sia veramente ed effettivamente associato al capitale; cosicchè, dopo aver questo ricevuto il suo compenso normale sotto forma di interesse, così come l'ha ricevuto il lavoro sotto forma di salario e stipendio, il di più che si ricava da quell'industria, cui capitale e lavoro sono congiuntamente applicati, non debba profittare tutto all'uno con esclusione dell'altro, ma abbia a ripartirsi equamente, diventando così fatto vero e concreto e non mera parola l'associazione fra capitale e lavoro.

E' vero che per considerare la cosa sotto tutti gli aspetti, secondochè è dover nostro rappresentarvela, una speciale ragione, per attribuire a voi il maggior utile oltre il compenso normale, starebbe nella maggior alea che voi correte rispetto a questo stesso compenso normale, poichè quanto percepisce il personale sotto forma di stipendio o salario non solo è *certo* ma rappresenta un *credito privilegiato*, mentre il compenso normale riservato al vostro capitale nella misura del 5 0[0 non solo è molto modico attesa la natura dell'industria, ma è pur *incerto* e *punto privilegiato*.

D'altro canto dovete considerare che una partecipazione del personale ai maggiori utili in misura tale, che si traduca in un effettivo generale miglioramento, ridonderà anche a vantaggio di voi signori Azionisti, giacchè servirà di potente stimolo per quel sincero affiatamento e quella efficace collaborazione che sono elementi immediati per assicurare lo sperato miglior avvenire.

Tutto ben considerato adunque il vostro Consiglio, dopo lungo esame, è venuto nella decisione di chiedervi la facoltà di assegnare al vostro personale la partecipazione negli ulteriori utili nella larga misura del 40 0[0.

Naturalmente la vostra deliberazione deve essere tale da escludere qualsiasi ingerenza per parte del personale nell'indirizzo dell'azienda, nel suo controllo, nella formazione del bilancio, ecc., il che tutto è, e deve rimanere esclusivamente riservato al vostro Consiglio, al vostro Collegio Sindacale ed a voi riuniti in Assemblea; — ed appunto per ciò, ad eliminare ogni dubbio, giova che la vostra deliberazione sia concepita in termini da lasciare al riguardo i pieni poteri alla vostra Amministrazione, alla quale resterà pure affidato di studiare e concretare il modo di impiego e di riparto di tale partecipazione.

Sin d'ora però il vostro Consiglio tiene a formalmente dichiararvi che nelle sue future deliberazioni avrà in mira il personale tutto, che concorse a conseguire i maggiori risultati, compreso il meno retribuito, ed anzi la minor retribuzione sarà un titolo di speciale riguardo.

Ed ora eccovi le modifiche concrete che al riguardo vi proponiamo dell'art. 62 nel penultimo capogerso:

Questo penultimo capoverso così ora suona:

« Del residuo viene assegnato l'8 0[0 al Consiglio di Am» ministrazione, ed il 92 0[0 in ulterior dividendo agli » azionisti, dietro proposta del Consiglio di Amministra» zione approvata dall'Assemblea generale ».

In relazione ai concetti di cui sovra, e preso atto che il Consiglio, per rendere possibile una maggior partecipazione del personale, è disposto a rinunziare ad una parte degli utili che la ora riferita norma statutaria gli assegnerebbe, vi proponiamo di modificare le norme stesse come segue:

« Il supero destinato ad essere ripartito:

« in ragione del 5 0[0 viene assegnato al Consiglio » d'Amministrazione;

« in ragione del 50 0[0 si ripartisce come ulteriore » dividendo agli azionisti;

« il residuo 40 0[0, anzichè distribuirlo agli azionisti, » il Consiglio d'Amministrazione è in facoltà di applicarlo » a favore di tutto il personale in quei modi e con quelle » norme che esso Consiglio meglio crederà ».

Non avendo più ragion d'essere l'ultimo capoverso dello stesso articolo 62 (1) ve ne proponiamo la soppressione, cosicchè il penultimo capoverso come sovra modificato diventerebbe l'ultimo capoverso dell'articolo 62, fermo nelle altre sue parti precedenti.

(1) Tale ultimo capoverso così suona: « Qualora nei primi tre » esercizi 1877-1888-1889 non si realizzassero utili sufficienti per » corrispondere il cinque per cento annuo al capitale versato, è » in facoltà di prelevare la somma per ciò occorrente dal capitale » stesso, a termini dell'art. 181 del Codice di commercio ».

SOCIETÀ VENETA
PER COSTRUZIONE ED ESERCIZIO DI STRADE FERRATE

Relazione del Consiglio d'Amministrazione sull'Esercizio 1901.

Signori Azionisti,

Anche nel passato esercizio abbiamo continuato gli studi di parecchie ferrovie, fra le quali, oltre la Alessandria-Ovada, quelle dalla stazione per la Carnia a Tolmezzo e Villa Santina, e della Thiene Rocchette-Asiago.

In generale, il principio che seguiamo nella compilazione di questi studi si è di crearci per essi una condizione di preferenza in confronto di altri nell'eventualità dell'assunzione della costruzione ed esercizio delle linee, riservandoci, salvo qualche eccezione, il diritto alla rifusione delle spese incontrate per gli studi stessi nel caso che la concessione venisse ad altri accordata.

Della ferrovia Ferrara-Copparo, lunga circa 20 km. e destinata ad unire il capoluogo della provincia col capoluogo di Mandamento del territorio dove si è eseguita gran parte delle importanti bonifiche ferraresi, abbiamo in questi giorni ottenuto la concessione per anni 70, con discreti sussidi chilometrici assegnatici da parte del R. Governo e della provincia di Ferrara.

In seguito alle risultanze della perizia, il Tribunale di Venezia, con sentenza 12-17 aprile 1901, ha condannato la R. Amministrazione a pagarci, pei lavori del porto di Lido, la somma di L. 559,811.91, oltre il 6 per cento annuo su L. 310,152.81, dal 14 febbraio 1898, quale risarcimento del danno emergente, ed il 2 0[0 quale compenso del lucro cessante.

Il R. Ministero ci ha pagato un acconto di L. 257,831.66, ma ha pure reclamato contro tale sentenza, e quindi abbiamo noi pure appellato incidentalmente.

La causa fu discussa l'11 corrente, e confidiamo che la Corte d'Appello migliorerà a favor nostro, o quanto meno manterrà ferma la pronuncia del Tribunale,

Saranno poi a liquidarsi i compensi dalla Società reclamati pei lavori aggiunti eseguiti dopo il primo collaudo.

Siamo lieti di comunicarvi che la Corte Suprema di Firenze, con sua pronuncia 7-16 dicembre 1901, ha annullato la sentenza che era stata resa dalla Corte d'Appello nella causa contro il Comune di Venezia per l'isola di San-

l'Elena, rinviando la causa stessa per nuovo esame alla Corte d'Appello di Firenze.

Per quanto, a giudizio dei nostri legali, siamo autorizzati a ritenere che in seguito alla sentenza della Cassazione non dovrebbe non esserci favorevole il giudizio di rinvio, l'importante vittoria ottenuta non ha intiepidito quei propositi di amichevole conciliazione che, come sapete, ci hanno sempre animato e che già altre volte ci hanno persuaso di tentare eque combinazioni, le quali ci permettano di ricavare qualche profitto dai capitali ingenti che impiegammo nell'isola. In questo senso siamo attualmente in corso di trattative con Ditte cospicue, e confidiamo che non sia lontano un accordo per l'impianto nell'isola di S. Elena di nuove importanti industrie, accordo che, avverandosi, ci acconsentirà, speriamo, di addivenire col Municipio ad un'equa transazione, dalla quale sarà confermato che la Società nostra nel suo fermo e costante proposito di utilizzare quel centro importante, non ha mai perduto di vista gli interessi vitali della città di Venezia.

Il giudizio arbitrale che vi annunciammo costituito lo scorso anno pei lavori del canale di Burana, ebbe termine con sentenza pronunciata il 18 febbraio p. p., la quale ci ci riconobbe dovuto un compenso di sole L. 375,968.76.

Non possiamo pur troppo essere contenti di questo giudizio, nel quale gli arbitri chiamati dal Capitolato a pronunciare a termini di diritto, hanno bandito ogni concetto di equità anche quando s'imponeva colle più evidenti ragioni.

Trattandosi però di una sentenza non soggetta a gravame d'appello o di cassazione, saremo forse costretti a subirla, per quanto convinti che i sacrifici da noi fatti per quell'impresa meritavano un ben diverso trattamento.

Resiliato di comune accordo, e verso adeguati compensi, l'appalto della strada di Stanisora e sistemata ogni pendenza, procedemmo alla liquidazione generale di tutti i nostri lavori di Rumania, e restarono da essa confermate le nostre ultime previsioni, in modo che anche quest'anno nessuna variazione dovemmo introdurre in bilancio per questa voce.

Abbiamo proseguito i nostri studi sugli esercizi ferroviari, e più specialmente sul progetto di separare l'esercizio delle linee principali da quelle secondarie, aggruppando queste in più piccole reti esercitate con criteri che corrispondono alle modeste esigenze di ciascuna linea, in modo che il pubblico possa in essi trovare ogni migliore soddisfacimento ai bisogni del traffico.

La Reale Commissione per gli studi e proposte sul riordinamento delle strade ferrate, in seguito alle nostre memorie ad essa presentate e di cui vi demmo conto nella precedente Relazione, ha formulato alla nostra Società due serie di domande intorno a vari argomenti ed in ispecie sugli esercizi nostri e su quelli esteri, le cui Amministrazioni hanno adottato il nostro sistema di organamento, ed abbiamo presentato al riguardo una Memoria a stampa, dando ad ogni richiesta esauriente risposta.

Siamo poi lieti di potervi dire che la detta Reale Commissione, nelle sue deliberazioni di massima, ha emesso il parere che sia necessario di esercitare le ferrovie secondarie a traffici limitati in modo affatto diverso da quello in vigore presso le grandi Reti, seguendo il metodo che è adottato dalla nostra Società.

Con ciò si è data ragione al nostro costante lavoro, che mira essenzialmente a dimostrare come il principio di ogni razionale economia nelle spese risieda principalmente nel sistema col quale devono essere esercitate le ferrovie, ed in particolare quelle minori, di guisa che tutti gli interessati possano da esso ricavare i legittimi vantaggi che se ne aspettano.

Una grave agitazione si dibatte da lungo tempo fra Governo, personale e le tre grandi Società ferroviarie intorno agli organici, agitazione che si è voluto far sorgere anche fra questa Società ed il personale dipendente. Ma giustizia vuole che noi vi dichiariamo francamente come, a nostro avviso, per le nostre ferrovie e tramvie essa sia più apparente che sostanziale, e come nessuna ragione legittima la giustifichi, quantunque il vostro Consiglio riconosca come il trattamento fatto al nostro personale ferroviario sia da migliorare e vi dichiari che verrà sempre migliorato, come si è provveduto anche pel corrente anno, ma sempre in corrispondenza alle forze economiche della Società ed al miglioramento delle condizioni degli azionisti.

Di fronte però a tali movimenti, i quali generarono pur troppo delle fallaci illusioni, è doveroso qui ripetere come la Società eserciti linee secondarie tutte a traffici limitati, e che quindi gli emolumenti al personale devono essere proporzionati alla limitata entità dei prodotti ed alla prestazione d'opera che conseguentemente è pure limitata.

Infatti, i servizi sulle nostre linee si svolgono generalmente entro un orario quasi esclusivamente diurno, alternato in modo da consentire il ritorno ripetuto alla stazione di origine dei treni, per cui nessuno del personale viaggiante di questa Società è costretto, come quello delle grandi Reti, meno casi eccezionalissimi, a vivere fuori della propria residenza, e, quando ciò si verifica, avviene per un solo giorno e con assegno di una corrispondente diaria. Di guisa che se gli stipendi del nostro personale, che non sono diversi, ed in più casi sono anche superiori a quelli di altre ferrovie minori, appariscono e sono infatti inferiori a quelli dell'analogo personale delle grandi Reti, è giocoforza ritenere che le condizioni possono ragionevolmente presumersi nelle generalità ancora migliori pel nostro personale in confronto dell'altro, dappoichè questo, per le lunghe e frequenti lontananze dalla propria residenza, sostiene spese non sufficientemente forse compensate dalle concessegli competenze (1).

Quanto al personale di stazione e di linea, è naturale che vi sia pure disparità di trattamento fra il nostro e quello delle Società maggiori (mentre può ritenersi e lo è infatti, eguale o migliore a quello di altre ferrovie minori), ma ciò malgrado, e tenuto conto della ben differente produttività dei nostri esercizi, della limitata importanza dei servizi e conseguentemente del diverso lavoro e della ben minore responsabilità, non si può affermare senza dire menzogna che il personale nostro sia maltrattato e che la Società ne sfrutti l'opera a proprio vantaggio, quando sta il fatto che nella crisi, che ha continuato 12 anni, *il capitale sociale non solo non ebbe alcuna rimunerazione, ma fu anche ridotto*, e quando al personale fu tuttavia accordato sempre qualche miglioramento, sorpassando i limiti consentiti dalle dure condizioni del bilancio di allora, poichè ad esso furono successivamente assegnati aumenti di stipendio che ammontarono alla somma di L 170,000, la quale gravita annualmente sui nostri bilanci.

In onta di ciò, la Società, appena le sue condizioni dimostrarono di migliorare, ha immediatamente provveduto al miglioramento del personale di manutenzione, impegnandosi di elevare col prossimo esercizio a L. 1.80 giornaliere la paga ai cantonieri (elevata già a 1.60 l'anno scorso ed a 1.70 nell'esercizio in corso), mentre in conseguenza della passata crisi era nel 1891 stata ridotta a L. 1.50, ed ha eziandio, in misura anche superiore ai proprii mezzi, migliorate le sorti di parte delle altre categorie di personale, ed intende così proseguire nell'avvenire.

Pretendere di più sarebbe cosa fuori di ogni ragione, non dovendosi anche dimenticare che la situazione delle grandi Reti è ben diversa dalla nostra. Quelle infatti esercitano linee di proprietà dello Stato destinate fra tre anni a ritornare allo Stato o ad essere nuovamente cedute in esercizio a condizioni da stabilirsi, e nel patteggiare le quali gli esercenti non rinuncieranno certo ad essere compensati dei nuovi e gravosi oneri che ad essi deriveranno dall'attuale agitazione.

(1) Nella risposta stampata, che (come è detto a pag. 34) il nostro Presidente ha mandata alla Commissione Reale per gli studi e proposte sul riordinamento delle strade ferrate, si trova in calce alla pag. 23 una nota, che naturalmente, per rilevare l'inconveniente, dice: « Mi è toccato giorni sono di parlare con un capo-conduttore, il quale mi ha detto che per i turni cui fu sottoposto, in un mese sei volte sole potè riposare a casa sua ».

Noi invece, non avendo alcun mezzo di rivalsa sullo Stato, nè su altri, dovremmo subire le conseguenze di ogni nuovo onere per tutta la durata delle nostre concessioni, ed è quindi naturale che provvediamo con fermezza alla tutela dei nostri diritti.

Vi sarà certamente noto che a mezzo dell'Associazione del « Riscatto » ci pervenne un memoriale contenente le domande di miglioramento pel nostro personale, domande che, se accolte, *costituirebbero oneri tali al soddisfacimento dei quali non sarebbe stato sufficiente accordare agli impiegati ferroviari l'intiero prodotto netto delle varie linee.*

Non potendo il vostro Consiglio, non diciamo accettare, ma nemmeno discutere detto memoriale, e d'altra parte essendo proposito nostro quello di dare al nostro personale tutto ciò che ci è possibile in modo che esso partecipi effettivamente ai vantaggi presenti e futuri della nostra Azienda ferroviaria, in misura proporzionata a quella del capitale, ci parve inutile un intervento di terzi in una questione su cui, dato il premesso criterio, sarebbe stata superflua ogni discussione. (*Continua*).

FERROVIE AEREE DI NEW-YORK

La ferrovia aerea di New-York è in totalità, dal 1° maggio 1894, di proprietà della *Mauhattan Railway Campany*. La sua lunghezza al 30 giugno 1899 era:

Arterie principali 50 km.; diramazioni 8; totale 58 km.

Le rotaie sono di acciaio allo scartamento di m. 1.435. L'effettivo del materiale rotabile, al 30 giugno 1899, comprendeva 334 locomotive, 1122 vetture viaggiatori e 29 vetture di servizio.

Il percorso dei treni è stato di 16,421,089 chilometri durante l'esercizio chiudentesi al 30 giugno 1899.

Il numero dei viaggiatori trasportati fu di 174,324,575 in diminuzione di 9,036,271 sull'esercizio precedente.

Il prodotto del traffico fu:

Viaggiatori	franchi	45,260,779
Poste	»	26,000
Uso dei binari terminali	»	54,600
	Totale	45,341,379

Le spese furono:

Esercizio	franchi	19,892,428
Manutenzione	»	2,308,322
Materiale rotabile	»	3,177,335
Spese generali	»	1,979,983
	Totale franchi	27,358,068

cioè 471,691 franchi per chilometro.

Il prodotto netto risulta così	franchi	17,983.311
Aggiungendo i prodotti diversi	»	1,771,120
Si ha un totale prodotto disponibile in franchi		19,754,431

I pagamenti effettuati ammontarono:

Interessi sulle obbligazioni	franchi	9,826,341
Tasse	»	4,101,427
Dividendo delle azioni (4 0[0)	»	7,176,000
	Totale franchi	21,103,768

Donde un *deficit* di 1,349,337 franchi, che è stato prelevato sul residuo del fondo disponibile degli esercizi precedenti.

IL BILANCIO DELLE FERROVIE DELLA SVIZZERA per il 1902

Il bilancio di cui trattasi si applica alla rete della Compagnia del Centrale Svizzero, che è esercitata dallo Stato a partire dal 1° gennaio 1902. Esso si presenta in condizioni poco favorevoli. I prodotti sono valutati a 22,194,200 franchi, le spese a 14,222,200 franchi, ed il prodotto netto 7,974,000; quest'ultimo in diminuzione di 1,305,430 franchi su quello del 1900 e di 526,000 franchi sulle previsioni dell'esercizio 1901.

Questo risultato sfavorevole proviene da una parte dalla diminuzione dei prodotti merci e d'altra parte dall'aumento delle spese. Dopo aver fatto fronte all'interesse del capitale obbligazioni ed al pagamento di una somma di 3 milioni agli azionisti della Compagnia riscattata, non sussiste che un beneficio di 588,900 franchi. Gli anni precedenti, dopo le stesse attribuzioni al capitale obbligazioni ed al capitale-azioni, rimaneva ancora un beneficio di 1,859,800 franchi, per l'esercizio 1900 e di 1,299,600 fr. nelle previsioni dell'esercizio 1901.

Notiamo che il beneficio di 588,900 franchi previsto per il 1902, si cambierebbe in *deficit*, se si cominciasse in questo anno l'ammortizzamento, che l'articolo 7 della legge di riscatto non fa partire che dal 1903. Bisogna pure contare, in avvenire, con due importanti fattori d'aumento di spese, che sono l'aumento dei salari e quello dell'effettivo del personale.

Considerasi dunque come indispensabile nell'interesse delle finanze della Confederazione, di andar cauti colle modificazioni o miglioramenti aventi per effetto la diminuzione delle tariffe, l'aumento dei treni, e le nuove costruzioni. Insomma la situazione quale è indicata dal bilancio 1902 merita la maggior considerazione.

Una circostanza sfavorevole agli interessi del Tesoro è che la Confederazione deve pagare durante venti anni agli azionisti della Compagnia riscattata una rendita di 30 franchi che rappresenta 4 0[0 del valore delle azioni (750 fr.), mentre essa può facilmente esitare le sue obbligazioni al 3 1[2 per cento.

RIFORMA DI TARIFFE SULLE FERROVIE DELLO STATO DANESI

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato Danesi ha introdotto dal 1897 alcune riforme nelle tariffe viaggiatori e merci che hanno dato dei risultati poco favorevoli dal punto di vista finanziario.

Il prodotto netto che era di 5,202,000 corone (1) nel 1895-96, è sceso progressivamente a 2,599,000 corone nel 1899-1900 ed a 330,000 corone solamente nell'ultimo esercizio. La circolazione è aumentata del 50 0[0, ma i prodotti non crebbero che del 32 0[0, mentre che le spese aumentavano del 75 0[0 (in parte, però, sotto l'influenza del rincaro dei carboni e delle materie prime).

Per rimediare a questa situazione, l'Amministrazione risolvette di procedere ad un aumento delle tariffe viaggiatori e merci. Per i viaggiatori le tasse chilometriche sarebbero partite:

Da 6.35 a 6.80 öre (2) in prima classe
Da 4.00 a 4.30 » seconda classe
Da 2.35 a 2.50 » terza classe.

Una sopratassa sarebbe stabilita per i treni espressi; infine il prezzo delle carte di abbonamento e di stazione sarebbe aumentato.

Per le merci le tasse chilometriche si porterebbero da 18 a 20 öre per la grande velocità per piccole spedizioni e da 9 a 10 öre a vagoni completi; per la piccola velocità da 4.5 a 5 öre per vagoni completi.

Nell'insieme può calcolarsi un aumento medio del 10 0[0 circa.

(1) La corona equivale a circa franchi 1.40.
(2) L'öre vale circa franchi 0.014.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Traforo del Sempione.

Ci scrivono da Iselle, 17: Il tratto di roccia dura (schisti calcarei) che i giornali annunziarono essersi incontrata, durò solo pochi giorni (m. 4 circa). Seguirono pochi metri di roccia decomposta, indi lunedì u. s. si incontrò con meraviglia generale un metro di calcare duro e compatto (cipolino), al quale seguì nuovamente la roccia primitiva molle e decomposta (schisti calcarei micacei) ma senza pressioni. Si continua ad avanzare lentamente armando il cunicolo con quadri completi metallici, non più a contatto l'uno con l'altro come si fece nella tratta cattiva con forti pressioni, ma a distanze variabili da m. 0.60 a m. 1.20. Nessuno può prevedere la potenza di questo banco (faille) che rallenta già fin dal mese di novembre u. s. i lavori del Sempione (imbocco d'Iselle). Da Briga tutto procede regolarmente.

><

Modificazioni alle condizioni regolanti il servizio economico.

Ci viene assicurato che la Società esercente le Strade ferrate dell'Adriatico non sia punto intenzionata di dare una maggiore estensione alle linee cui applicare il servizio economico, a meno che non si introducano varianti sensibili nelle condizioni che attualmente regolano il servizio medesimo. Essa vorrebbe che il servizio economico fosse limitato ai viaggiatori; e quanto alle merci riterrebbe conveniente la istituzione di tariffe locali per quelle merci per le quali vi fosse probabilità di traffico relativamente considerevole.

Ci viene anche accertato che la Società stessa avrebbe proposto di modificare le norme ora vigenti per le linee sulle quali è in corso l'esperimento dell'esercizio economico, per taluna delle quali, oltre al provvedimento di carattere generale di limitare il servizio ai viaggiatori, si proporrebbe anche una qualche riduzione nel numero dei treni che attualmente vi fanno servizio.

A queste determinazioni la predetta Direzione Generale sarebbe addivenuta in seguito al risultato della statistica da essa fatta dei dati relativi ai prodotti ed alle spese di esercizio delle linee preindicate, dall'epoca dell'attuazione dello esperimento dell'esercizio economico a tutto oggi; statistica che dimostra bensì un sensibile aumento nei prodotti dei viaggiatori e delle merci; ma che mette altresì in evidenza che in maggiore misura sono aumentate le spese, che, come è noto, stanno a carico della Società esercente.

><

Servizio economico sulla Valsavoia-Caltagirone.

Sappiamo che la Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia, per corrispondere alle vive premure del Governo e degli Enti morali interessati, ha dato le occorrenti disposizioni affinchè sia ultimato al più presto tutto quanto occorre per concretare la proposta da sottoporsi alla approvazione governativa per l'attuazione del servizio economico sulla linea da Valsavoia a Caltagirone. Il relativo progetto sarà pertanto presentato quanto prima all'esame ed alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici e degli altri Ministeri interessati.

Intanto però la predetta Direzione, ritenendo che uno dei motivi principali per cui si invoca con insistenza l'attuazione del servizio economico sulla linea predetta, sia quello di avere un aumento nel numero dei treni che vi fanno servizio, ha ritenuto opportuno di comprendere nel progetto di orario estivo una terza coppia di treni, ciò che costituisce per la linea in discorso un sensibile miglioramento.

><

Esperimento dell'esercizio economico sulle ferrovie Parma-Suzzara e Bologna-Massalombarda.

Sappiamo che è intendimento della Società Veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane di attuare in via di esperimento e per un periodo di tre mesi, l'esercizio economico sulle ferrovie a traffico limitato da Parma a Suzzara e da Bologna a Massalombarda per San Vitale e Portomaggiore, limitando l'esperimento stesso esclusivamente al trasporto dei viaggiatori in servizio interno.

Il servizio verrebbe effettuato:

1) Con quattro coppie di treni a velocità ridotta di 30 chilometri su ciascuna linea, e cioè con una coppia di treni in più delle tre a cui l'esercente è obbligato ai termini delle vigenti convenzioni;

2) Con tariffe ridotte del 50 0[0 pei biglietti di corsa semplice; del 65 p. 0[0 pei biglietti di andata e ritorno; del 70 0[0 per i trasporti dei ragazzi, dei conduttori del bestiame, delle famiglie dei militari e dei viaggiatori fruenti di concessioni speciali;

3) Mantenendo inalterate le tariffe e condizioni attualmente in vigore pei trasporti dei militari, pel trasporto dei viaggiatori ordinari e fruenti di concessioni speciali in servizio cumulativo, e per ogni altro trasporto di bagaglio e merci tanto in servizio interno quanto in servizio cumulativo;

4) Assicurando all'erario il provento delle imposte erariali e delle tasse di bollo in una misura non inferiore a quella attuale, e ciò in conformità all'articolo 8 della legge per l'esercizio economico.

La predetta Società ha pertanto sottoposto alla approvazione superiore il relativo progetto degli orari dei treni, le tariffe per i viaggiatori ed i tipi dei biglietti, interessando il Ministero ad accogliere favorevolmente la proposta.

><

Le ferrovie complementari.

Fra le proposte di ferrovie complementari da costruirsi direttamente dallo Stato, affermasi vi siano, oltre le due calabresi, anche il tronco Poggio Rusco-Verona, a completamento della Bologna-San Felice.

Per tutte poi vi è l'aumento del sussidio chilometrico fino a 10,000 lire.

E l'accrescimento del sussidio è particolarmente favorevole alla soluzione completa del problema delle ferrovie calabresi, per le quali l'intervento diretto dello Stato non poteva, considerata anche la situazione finanziaria, andare oltre le imprescindibili necessità.

La Commissione per le ferrovie complementari si riunisce oggi, 19 aprile, per esaminare le proposte delle Sotto-commissioni per la linea Cuneo-Ventimiglia e per il gruppo di ferrovie siciliane Castelvetrano-Porto Empedocle e diramazioni.

><

Direttissima Roma-Napoli.

La forza motrice per trasformare a trazione elettrica la ferrovia da Roma a Napoli dovrebbe essere ricavata dall'Aniene, dal Liri e dal Volturno. Per l'Aniene il Governo ha già stabilito la riserva d'acqua; il bacino del Volturno fu da una Sotto Commissione visitato nell'agosto

dello scorso anno; ora la Sotto-Commissione, che si è recata a visitare il bacino del Liri, ha trovato che vi sarebbe la quantità d'acqua necessaria per la trasformazione a trazione elettrica.

><

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia.

Affermasi che il Governo proporrà di tener ferma la legge votata dal Parlamento nel 1879, che approvava la linea diretta da Cuneo a Ventimiglia, con un tratto su territorio francese. Ciò non impedirebbe punto alla Francia di costruire un tronco che da Nizza si congiungesse alla Cuneo-Ventimiglia.

Per questa ferrovia, la cui costruzione diretta importerebbe una somma ragguardevole, si preferirà il sistema del sussidio chilometrico.

><

La sopratassa ferroviaria per i valichi appennini.

Gli onorevoli De Martino e Arlotta hanno presentato alla Presidenza della Camera dei Deputati una interrogazione onde conoscere le ragioni per le quali non si è provveduto alla soppressione della sopratassa ferroviaria pei valichi Appennini e se un disegno di legge è necessario perchè, dopo le formali dichiarazioni del Governo, si tarda ancora a presentarlo.

Per quanto a noi consta circa questa questione il relativo progetto di legge sarebbe già pronto, e dovrebbe essere presentato quanto prima al Parlamento. Riteniamo che sia già stato, in via definitiva, concordato anche il compenso che per la soppressione delle sopratasse il Governo dovrà pagare alle Meridionali annualmente fino a tutto il 30 giugno 1905.

><

Conferenza per il traffico del Porto di Venezia.

Il giorno 12 del corrente mese, nelle ore pomeridiane si è tenuta a Venezia una conferenza per discutere in merito al traffico di transito nel porto di Venezia. Alla conferenza hanno preso parte:

Pel Ministero delle Poste e Telegrafi i sigg. comm. Lonardi e cav. Ponzanti;

Per l'Ispettorato generale delle Strade Ferrate il sig. comm. Sanguini;

Per la Società esercente la Rete Adriatica il Capo movimento sig. Fasolini ed il Capo dell'Agenzia Commerciale di Venezia.

><

Per la spedizione delle frutta dalla Provincia di Bari.

Ci informano da Bari che quella Camera di commercio ed arti ha interessato il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio a porre in rilievo presso il Ministero dei Lavori Pubblici che la Società esercente la Rete Adriatica studi l'attuazione di qualche provvedimento unicamente inteso a favorire il trasporto celere delle frutta fresche, degli agrumi, degli erbaggi, delle verdure e primizie meridionali per l'Alta Italia e per l'estero, in quanto che non si debbano confondere in uno stesso trattamento le merci accennate, di pronto deperimento e di tenue costo, con altre derrate alimentari quali il burro, il formaggio, le carni salate, ecc., di maggiore resistenza e di maggiore costo.

La predetta Camera, in appoggio alla sua domanda, fa notare che la produzione delle merci povere summentovate, non soffre durante l'anno alcuna interruzione, e potrebbe, pertanto, se incoraggiata, maggiormente svilupparsi con profitto delle località produttrici e con vantaggio della ferrovia.

A tal fine la Camera stessa ha presentato proposta che, in via di esperimento, vengano destinati per ogni treno diretto due carri, da caricarsi uno alla stazione di ari, e l'altro a quella di Foggia, con applicazione di tariffe più che sia possibile ridotte, salvo i maggiori mezzi da dedicare ai trasporti in discorso, quando se ne riconosca la convenienza.

><

I prodotti delle Ferrovie italiane
dal 1° luglio 1901 al 28 febbraio 1902.

Dal prospetto dei prodotti lordi approssimativi delle Strade Ferrate costituenti le Reti principali Mediterranea, Adriatica e Sicula e delle altre Ferrovie del Regno, compilato dal R. Ispettorato Generale dal 1° luglio 1901 al 28 febbraio 1902, in confronto con quelli del corrispondente periodo dell'esercizio finanziario 1900-901, togliamo le cifre seguenti:

Rete Adriatica. — Per la *Rete principale* i prodotti ammontarono nel periodo suddetto a L. 83,704,650 contro L. 78,003,962 nel periodo corrispondente dell'esercizio 1900-901, con un aumento quindi di L. 5,700,688.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 22,625,917.

Per la *Rete secondaria* L. 7,081,650 contro L. 6,445,021 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente, con un aumento quindi di L. 636,635.

Rete Mediterranea. — Per la *Rete principale* complessivamente, per il periodo suindicato, i prodotti ascesero a L. 96,274,112 contro L. 94,816,034 nel corrispondente periodo dell'esercizio 1900-901. Vi ha quindi un aumento di prodotto di L. 1,458,078.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 26,014,671.

Per la *Rete secondaria* L. 3,861,274 contro L. 3,774,746 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente e con un aumento di L. 86,528.

Rete Sicula. — Per la *Rete principale* i prodotti ammontarono nel periodo suindicato a L. 6,401,376 contro L. 6,314,762 nel periodo corrispondente dell' esercizio 1900-901, con una diminuzione quindi di L. 86,614.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 191,254.

Per la *Rete secondaria* L. 1,732,207 contro L. 1,735,021 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente, con una diminuzione di L. 2814.

Lo Stato complessivamente partecipa ai prodotti delle tre Reti secondarie nella somma di L. 11,321,013.

Da queste cifre risulta un maggior prodotto di lire 7,965,729 per le tre grandi Reti, principali e secondarie.

><

Per il trasporto degli agrumi.

La Camera di Commercio ed Arti di Catania ha fatto voti al Governo del Re, che siano migliorate le tariffe ferroviarie pel trasporto degli agrumi in tutte le reti insulari e continentali — che con apposito disegno di legge si esentino gli agrumi in tutti i Comuni del dazio di consumo — che sia ordinata una inchiesta governativa allo scopo di accertare le cause della crisi agrumaria, da alcuni anni permanente e di proporre i mezzi opportuni per una soluzione definitiva.

La predetta Camera ha considerato che la crisi agrumaria si va sempre più estendendo; che la legge sui derivati degli agrumi nessun vantaggio apportò, anche perchè restò inapplicata; — che fino a tanto che non sia possibile un accordo commerciale colla Russia ed un rimaneg-

giamento di tariffa con gli Stati Uniti di America, sarebbe obbligo del Governo di provvedere acchè alla produzione sia facilitato il consumo nell'interno del regno, col diminuirne il costo di trasporto.

><

Biglietti d'abbonamento chilometrici.

Sappiamo che le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico, per corrispondere alle vive premure loro fatte dall'Ispettorato governativo delle ferrovie, hanno disposto perchè siano fatti opportuni studi per la istituzione dei biglietti di abbonamento chilometrici. pei quali sono numerosissime le istanze, segnatamente delle Camere di commercio, affinchè venga sollecitamente risoluto il problema della creazione di questa nuova forma di biglietto di viaggio. destinata indubbiamente. per la loro utilità pratica, ad incontrare il massimo favore del pubblico.

><

Consiglio delle tariffe.

Sotto la presidenza del senatore Sani si è riunito, l'altro giorno, al Ministero dei Lavori Pubblici il Consiglio delle tariffe.

È tornata nuovamente in discussione la tariffa 55 dei trasporti, per cui il Ministero del Tesoro e quello dei Lavori Pubblici, spaventati forse eccessivamente dai clamori delle Ditte interessate, vollero sentire il parere dell'avvocatura erariale avanti di denunziare, in seguito alla deliberazione del 19 dicembre p. p., le convenzioni con le maggiori Ditte esportatrici e monopolizzatrici delle derrate alimentari. Come è noto, il Consiglio, su proposta della Commissione incaricata dello studio, decise doversi applicare le riduzioni concesse dalla tariffa 55 anche ai trasporti per un quantitativo di mille carri, abolendo la graduazione stabilita.

In seguito a viva discussione, alla quale presero parte i consiglieri Miraglia, Cavalleri, De Cesare, Sanguini, Spera e altri. fu deciso di ricorrere al Consiglio di Stato a Sezioni unite contro il parere dell'avvocatura erariale.

A relazione dell'avv. Marchesini, il Consiglio approvò la conclusione proposta sul quesito: « Se il regolamento, in caso di interruzione di linee, informato alle disposizioni del capo XI delle tariffe, sia da ritenersi applicabile soltanto allorchè l'interruzione sia dovuto a caso fortuito od a forza maggiore, ovvero anche quando abbia avuto origine da fatto, colpa o negligenza della Società esercente ».

La conclusione riserba agli interessati i diritti contro le Società ferroviarie.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sua recente adunanza ha espresso il parere che il fatto che una strada che attraversi l'abitato di un Comune non impedisce che essa sia inscritta fra le provinciali, quando ne abbia i caratteri ai termini dell'articolo 13 della legge sulle opere pubbliche; poichè anzi detta legge ammette le traverse di strade provinciali e nazionali anche nell'interno degli abitati, e stabilisce come devesi provvedere alle spese occorrenti per la loro manutenzione e sistemazione.

><

Sentenze Cassazione e Corte d'Appello.

La Corte di Appello di Parma, in una vertenza del Consorzio di Campodoso contro il Ministero dei Lavori Pubblici (Direzione Generale delle opere idrauliche) in materia di acque pubbliche, ha sentenziato quanto segue: « La facoltà concessa al privato di usare di beni demaniali, è sempre subordinata alla condizione che essa non si esplichi in contraddizione od in conflitto con l'interesse pubblico o con le leggi vigenti al momento dell'esercizio. Le concessioni ai privati ed ai consorzi per scarico e per derivazione d'acqua dai fiumi e torrenti nazionali, sono per loro natura condizionate all'obbligo del concessionario di soggiacere, quando il pubblico interesse lo esiga, a tutte quelle modificazioni e variazioni che i lavori di pubblico interesse rendono necessarie. Se pertanto per effetto di nuove opere eseguite dallo Stato nell'argine di un fiume si renda necessaria la ricostruzione di una chiavica di scolo e di derivazione esistente nell'argine stesso, le relative spese stanno a carico del concessionario, e lo Stato non è tenuto neppure al risarcimento dei danni derivanti dall'essere la chiavica divenuta inofficiosa. È pure a carico del concessionario la spesa per un'opera di difesa (coronella) eseguita d'ufficio dal Governo in causa del ritardo frapposto da quello nel ricostruire la chiavica divenuta pericolosa nel caso di una piena ».

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Gare di locomotive).

Presso la Società esercente la Rete Adriatica ha avuto luogo la gara nazionale per la provvista di otto locomotive-tenders, del gruppo 280. Siccome i prezzi contenuti nelle offerte presentate dalle Ditte ammesse alla gara sono stati superiori a quelli fissati dalla scheda segreta, la gara è andata deserta.

Per la stessa ragione è andata deserta la gara per la fornitura di 12 locomotive-tenders, del gruppo 280.

Presso la Società stessa ha avuto luogo la gara internazionale per la fornitura di 10 locomotive-tenders, del gruppo 280, in due lotti, i quali sono rimasti provvisoriamente aggiudicati alla Ditta Hannoversche Maschinenbau Actien Gesellschaft Vormats Georg Egestorff, di Lunden (Hannover), al prezzo di L. 1.39 al chilogramma per locomotive rese franche di ogni spesa, completamente finite e montate su rotaie nella stazione di Peri, oltre il pagamento del dazio doganale per l'entrata di esse in Italia.

(Gara aperta di materiale rotabile).

La Società medesima ha diramato gli inviti alle gare nazionali per la fornitura di 20 carrozze miste di prima e seconda classe, serie ABRNc; di 40 carrozze di terza classe, serie CTc; di 6 bagagliai, serie DUT, e 26 serie DQ. La presentazione delle offerte scade il 25 corrente, e l'apertura di esse avrà luogo il giorno successivo, alle ore 14 1[2.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

RETE MEDITERRANEA:

Impianto di una comunicazione telefonica nella stazione di Milano Porta Ticinese fra l'Ufficio dei Sotto-Capi e la garetta posta all'estremo del piazzale verso Mortara sulla linea Milano-Vigevano, L. 940.

Canone annuo corrispondente alla metà degli interessi, calcolati al 6 0[0 all'anno, sulla spesa per la costruzione di un lucernario nel fabbricato viaggiatori della stazione di Chiasso sulla linea Milano-Chiasso, L. 27.20.

RETE ADRIATICA:

Prolungamento del marciapiedi nelle fermate di Mandolossa, Monterotondo e Borgonato, sulla linea Parma-Brescia-Iseo, L. 640.

Prolungamento del muro di sostegno al km. 121.410 (121.480 della nuova chilometrazione) sulla linea Orte-Foligno-Falconara, L. 4200.

Lavori occorrenti per coprire lo sbocco a valle del ponticello di luce m. 1.60 al km. 156.342.38 della linea Bologna-Ancona, L. 160.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Impianto di indicatori ottici a tre indicazioni e relativi commutatori ai segnali della stazione di Savona-Letimbro, per L. 2100.

Idem della stazione di Cuneo, per L. 2000.

Idem della stazione di Ceva, per L. 2250.

Idem della stazione di Bastia, per L. 1300.

Idem della stazione di Casale Popolo, per L. 1600.

Aggiunta e sistemazione dei binari di ricovero e di manovra nella stazione di Novi S. Bovo, per L. 231,000, oltre il valore del materiale metallico d'armamento.

Prolungamento del terzo binario verso Genova nella stazione di Pieve di Sori e relativo spostamento della cabina di blocco, per L. 20,415, oltre il materiale metallico d'armamento.

Provvista e posa in opera di un motore elettrico da 10 HP a corrente trifase e relativi accessori per il deposito locomotive di Torino, per L. 3280.

Consolidamento delle fondazioni della seconda pila verso Ormea del viadotto sulla Cevetta e sulla Bovina, sulla linea Ceva-Ormea, per L. 16,300.

Rete Adriatica:

Ampliamento del servizio merci nella stazione di Castelmaggiore sulla linea Padova-Bologna, per L. 16,000, di cui L. 6000 pei lavori da appaltarsi.

Consolidamento del rilevato ferroviario al km. 115.837 della linea Milano-Venezia, per L. 1150.

><

Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

(Affari trattati nell'adunanza del 14 aprile 1902).

Collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Melli pel consolidamento della trincea di Besnate sulla linea Gallarate-Laveno.

Concessione di compensi all'Impresa Di Mauro, in dipendenza dei lavori di consolidamento di 4 manufatti sulla linea Valsavoia-Caltagirone.

Concessione di compensi all'Impresa Biagi in dipendenza dei lavori da essa eseguiti alla galleria Lustra sulla linea Battipaglia-Reggio.

Transazione col parroco di Pieve Fanonica circa la sistemazione del fosso di Roveggiano attraverso la ferrovia Orte-Falconara.

Competenza passiva della spesa per il consolidamento della trincea di Doccio sulla linea Chiusi-Empoli.

Transazione con la Impresa Battistelli, in dipendenza dei lavori di consolidamento del ponte sul torrente Asòla, sulla linea Bologna-Otranto.

Impianto di nuovi binari nella stazione di Piadena sulla linea Cremona-Mantova.

Ampliamento e sistemazione della stazione di Borgio Verezzi sulla linea Sampierdarena-Confine francese.

Concessione di compensi alle Ditte Gallino e Gamenara per i danni prodotti dal fumo uscente dall'imbocco sud della galleria di Busalla.

Riattivazione dell'esercizio interrotto nel tratto Segni-Sgurgola della linea Roma-Napoli.

Acquisto di 24 carrozze automotrici e di 5 bagagliai-posta automotori per il servizio a trazione elettrica sulle linee Varesine.

Riduzione della multa inflitta alle Acciaierie di Terni per ritardata consegna di caviglie per la Rete Mediterranea.

Miglioramento del servizio merci e completamento della chiusura verso l'abitato nella stazione di Delebio sulla linea Colico-Sondrio.

Impianto della chiusura, tipo Doux, nella stazione di Valle di Pompej.

Collocamento verso la metà del treno della vettura viaggiatori del treno merci 104, che fa il servizio fra Gerbino e Catania.

Aumento del numero delle vetture di rimorchio sulla tramvia elettrica Napoli-Torretta-Pozzuoli.

Regolamenti d'esercizio per la ferrovia Sondrio-Tirano.

Domanda di concessione della ferrovia Viterbo-Toscanella-Corneto.

Domanda di concessione di una ferrovia elettrica e funicolare da Grottaferrata (Squarciarelli) a Rocca di Papa.

Raddoppio del binario fra le stazioni di Valenza e di Torreberretti, sulla linea Alessandria-Arona.

Progetto del secondo gruppo dei lavori d'impianto della nuova stazione di Sesto Fiorentino, sulla linea Firenze-Pistoia.

Ammissione dell'acciaio Martin-basico nella fabbricazione delle rotaie.

Convenzione col signor Bosio per la costruzione di un muro di cinta a distanza ridotta dalla linea Genova-Ventimiglia.

Convenzione con la Società Edison per la costruzione di una garetta in muratura nella stazione centrale di Milano.

Convenzione col Municipio di Novi Ligure per la copertura del fosso Chiavarina, al km. 112.209 della linea Torino-Genova.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Dirigenza del Servizio del Movimento e traffico del 2° Compartimento).

In seguito alla morte del compianto comm. ing. Luigi Malvolti, il Capo-Servizio, già a disposizione della Direzione dell'Esercizio del 2° Compartimento, comm. Cesare Ricci, passò a dirigere il Servizio del Movimento e Traffico (2° Compartimento).

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, col consenso degli altri Ministri interessati ha dato la sua approvazione alle seguenti proposte delle Amministrazioni ferroviarie per nuove concessioni speciali di tariffa:

1) Proposta della Mediterranea per concessione alla Ditta S. De Silvestri di eseguire i suoi trasporti di gesso a vagone completo da Stradella a Milano coll'abbuono del 20 0[0 sui prezzi atariffa ordinaria, fermo l'integrale diritto fisso e verso impegna di raggiungere un quantitativo minimo di 400 tonn. in un anno;

2) Proposta dell'Adriatica per concessione alla Società Anonima « Fabbrica di calce e cemento di Casale Monferrato di trasportare dal 1° marzo al 30 giugno p. v. almeno 300 tonnellate di cemento da Casale Monferrato a Venezia, al prezzo di L. 0.034 per tonnellata-chilometro, più il diritto fisso normale, carico e scarico a cura e spese delle parti, nonchè la sovratassa dell'allegato 8 per lo scalo marittimo di Venezia;

3) Proposta della Mediterranea per concessione alla Ditta Biagio Fittipaldi di eseguire i suoi trasporti di sale da Spezzano Castrovillari a Montesano, colla riduzione di L. 1.78 alla tonnellata sui normali prezzi di tariffa, verso impegno di un quantitativo minimo di 400 tonnellate da trasportarsi in un anno;

4) Proposta dell'Adriatica per concessione alla ditta Angelo Sala di Bergamo, di estendere ai trasporti di canapa greggia e di stoppa di canapa, in partenza da Caserta, gli stessi trasporti da Frattamaggiore-Grumo a Bergamo, corrispondendo un aumento di 150 tonn., portando così il quantitativo minimo annuo a 500 tonnellate;

5) Proposta della Mediterranea per concessione alla Ditta Giovanni Corr. Meiss di eseguire i suoi trasporti a piccola velocità, senza vincolo di peso, di bozzoli morti doppi in grana, sfarfallati, ecc. e di cascami di seta da Milano alla Francia, via Modane, coll'abbuono di L. 3 a tonn. sui prezzi delle tariffe normali, verso un impegno minimo di 100 tonn. da trasportarsi in un anno;

6) Proposta dell'Adriatica di concessione alla Ditta Angelo Sala di Bergamo di estendere ai trasporti di canapa e stoppa da Fratta Maggiore Grumo e Caserta anche alle spedizioni in partenza da Napoli, corrispondendo l'aumento di 100 tonnellate sul quantitativo già stabilito in 500 tonn.;

7. Proposta della Mediterranea per concessione alla Ditta Fratelli Feltrinelli riflettente il trasporto di legname a vagone completo da Civitavecchia a Roma, verso applicazione dell'abbuono di cent. 60 per tonn. sui prezzi delle tariffe normali: verso impegno di un quantitativo minimo di 600 tonnellate da trasportarsi nel periodo di un anno.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Alessandria-Ovada. — L'Associazione Costituzionale di Alessandria, nella sua adunanza del 16 corrente votava il seguente ordine del giorno:

« Considerato che le attuali linee d'accesso al porto di Genova sono insufficienti al traffico, a causa dei continui ingombri di merci nelle stazioni, con la conseguente gravissima sospensione di carico nelle epoche di massima affluenza;

« Che la linea Ovada-Alessandria è il naturale completamento della Genova-Ovada-Acqui, come quella che creerebbe una nuova comunicazione del maggiore nostro porto col principale nodo ferroviario della Valle del Po e col valico del Sempione, di imminente apertura;

« Che il grave danno economico che risentono le industrie dell'Alta Italia per la mancanza di carbone, principale loro forza motrice, verrebbe a cessare quando si creasse una nuova linea indipendente dalle attuali, con svolgimento tale da essere adatta al grande traffico;

« Che la linea Alessandria-Ovada, svolgentesi in condizioni favorevolissime di terreno, senza opere d'arte importanti e con lieve spesa, non richiede per la sua attuazione che un brevissimo tempo ed il sussidio chilometrico votato per le linee d'accesso al Sempione ora concesse dal Parlamento alla città di Torino ed alla provincia di Milano;

« Fa voti che il Governo, ispirandosi ad un supremo interesse nazionale, accordi al Municipio di Alessandria la chiesta concessione, e delibera di costituirsi in Comitato, proponendosi, colla rappresentanza politica della regione e coi Corpi amministrativi ed economici locali, di raccogliere gli sforzi di tutti perchè questo supremo interesse di Alessandria, che collima con quello della nazione, venga efficacemente tutelato ».

Ferrovia Iseo-Breno-Edolo. — Dubitandosi che il concessionario di questa ferrovia, ing. Giovanni Antonio Ronchi, sia in grado di fornire pel 26 corrente, termine perentorio, l'intero deposito cauzionale per la concessione della suddetta ferrovia, il Consiglio provinciale di Brescia, su proposta della Deputazione, ha deliberato, per non far decadere la concessione, di sopperire al deposito stesso, riservandosi di esperire verso il nominato ing. Ronchi le pratiche necessarie, non escluse, occorrendo, quelle giudiziali.

Perciò, qualora per il 26 corrente l'ing. Ronchi non faccia il dovuto rimborso, resta aperto l'adito a quei capitalisti che credessero di ottenere la concessione della costruzione e dell'esercizio della detta ferrovia.

Ferrovia Padova-Chioggia-Cavarzere. — Nell'adunanza tenuta a Chioggia, alla quale intervennero numerosi i Sindaci dei Comuni interessati alla costruzione della suddetta linea, fu, dopo discussione, votato un ordine del giorno, col quale si deliberò di concorrere nella spesa di costruzione della linea stessa con una somma annua da stabilirsi per 60 anni; di pregare il Comitato, composto dei rappresentanti dei maggiori enti morali interessati, a rimanere in carica, affinchè si adoperi presso il Governo allo scopo di sollecitarlo ad adempiere a tutte quelle formalità che sono di suo istituto, acciò l'opera entri nel periodo di attuazione nel più breve termine possibile.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1901 al 10 aprile 1902.* — Nella decade dal 1° al 10 aprile 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 5,001,531.31, con un aumento di L. 174,227.94 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1901 al 10 aprile 1902 si ragguaglia a L. 117,969,053.93, presentando un aumento di L. 2,724,897.36 in confronto dello stesso periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1901 al 31 marzo 1902.* — Nella decade 21-31 marzo 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 431,850, e presentano un aumento di L. 39,319 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1901 al 31 marzo 1902 ammontano a L. 9,377,739, con un aumento di L. 109,006 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovia Nord-Milano. — L'assemblea degli azionisti, tenuta a Milano, approvò il bilancio per l'esercizio 1901, chiuso con un utile netto di L. 945,633.72.

Il conto profitti e perdite dell'esercizio presenta queste cifre, all'entrata: residuo gestione 1900 L. 7,663.37; introiti ferrovie, L. 4,473,392.14; id. tramways, L. 41,434,58; prodotti fuori traffico, L. 28,276.69; sovvenzione governativa, L. 41,393.65; e all'uscita presenta: spese di esercizio ferrovie, L. 2,543,685.94; tramways, L. 46,856.18; interessi obbligazioni, L. 466,214.43; ammortamento obbligazioni, L. 36,817.15; imposte di circolazione titoli, lire 224,614.13; quota di prodotto spettante alla Novara-Seregno, L. 218,352.40; ammortizzi, L. 63,000; cassa previdenza personale, L. 46,987.58; utili risultanti da ripartire, L. 945,733.72, di cui: alla riserva, L. 46,998.50; dividendo alle 23,571 azioni di preferenza, L. 469,540; alle 16,000 azioni ordinarie, L. 360,000; rimborso di azioni di preferenza, L. 48,000 53; agli amministratori e sindaci, L. 20,259.40; a nuovo L. 835.29.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *I lavori dell'Albula.* — Nello scorso mese di marzo i lavori al tunnel dell'Albula hanno progredito con tutta soddisfazione. Al lato nord l'avanzamento fu nel mese di 207 metri, e al lato sud di 162 metri, il che corrisponde rispettivamente a metri 6.68 e metri 5.22 per giornata di lavoro.

Se le condizioni di lavoro rimarranno favorevoli, come lo furono negli ultimi mesi, si prevede che già alla fine di maggio il tunnel sarà completamente traforato.

Attualmente lavorano sui due cantieri interni e sui due esterni 1087 operai.

Agli avanzamenti non si verifica alcun deflusso d'acqua; la temperatura all'interno del tunnel è di circa 15 gradi centigradi.

Le popolazioni dell'Engadina preparano grandi feste per solennizzare la data in cui l'ultimo diaframma roccioso cadrà sotto i colpi delle mine.

Ferrovie del Sud dell'Austria (Le Lombarde). — L'esercizio scorso delle Ferrovie Lombarde si è chiuso con un passivo di 2 milioni di corone; in conseguenza di che la Compagnia non si trova nemmeno in grado di assicurare il servizio di interessi ed ammortamenti delle azioni privilegiate. Per far fronte a questa critica situazione, il Consiglio ha risoluto, d'accordo coi portatori delle azioni privilegiate: 1° di estendere la durata degli ammortamenti delle privilegiate 3 0[0 sino allo spirare della concessione, vale a dire sino al 1968; 2° di ammortizzare i titoli per uno spazio di dieci anni all'incirca per riacquisti in Borsa in luogo di rimborsarli a 500 franchi. In tal modo la Compagnia realizzerà un'economia di 6,500,000 franchi, la qual somma garantirà il pagamento regolare del *coupon* al tasso attuale di 13 franchi.

Frattanto, in vista dei differenti interessi in giuoco, l'Amministrazione della Compagnia si è rivolta ai Tribunali onde ottenere la nomina di un curatore che abbia qualità per trattare a nome degli obbligazionisti. Al 1° gennaio 1901 erano in circolazione 3,827,107 obbligazioni del valore totale nominale di 1,912,553,500 franchi, delle quali franchi 1,108,990,000 da ammortizzare prima del 1908 e 803,550,000 sino al 1968.

Ferrovie Austriache. — *La statistica delle ferrovie elettriche.* — La statistica delle ferrovie elettriche dell'Impero Austriaco fornisce i dati seguenti sull'esercizio 1899:

		Linee Elettriche	Funicolari
Lunghezza costrutta . . .	Km.	167,710	0.917
Lunghezza media esercitata .	»	126,979	0.641
Spese d'impianto	Fr.	21,609,661	617,927
Prodotto totale d'esercizio .	»	3,378,734	37,136
Spese d'esercizio	»	2,028,823	36,952
Prodotto netto	»	1,349,911	184
Prodotti diversi	»	217,331	11,123
Disponibilità	»	1,567,242	11,307

Ferrovie Spagnuole. — *Nuove linee.* — Con recenti Decreti Reali, il Governo di Madrid venne facoltizzato di fare le seguenti nuove concessioni ferroviarie:

Ferrovia a sezione ridotta da Alicante ad Alcoy, con una diramazione da Alcoy al porto, per 99 anni, senza sovvenzione governativa;

Ferrovia di un metro di sezione da Turis, presso Valencia, ed altre città nella stessa provincia al porto di Gras di Valencia, per 99 anni, senza sovvenzione governativa;

Linea da Val de Lafan (Puebla de Hijar), presso la città di Alcaniz, a Tortosa o San Carlo de la Ràpita, con una sovvenzione governativa di 5,715,329.93 pesetas o circa 164.234 lire sterline. La concessione dovrà essere oggetto di gara;

Linea di un metro di sezione da Alberique ad Enguera, prolungazione della linea da Valencia ad Alberique, passando per i villaggi di Gabarda, Alcantara, Chella ed Enguera, per 99 anni, senza sovvenzione dello Stato.

Inoltre con Decreto Reale venne autorizzata la Compagnia della Sierra, Ld., ad occupare le terre pubbliche necessarie per l'impianto di una ferrovia a largo scartamento da Pineda de la Sierra (Burgos), presso Alava, al porto di Bilbao. La concessione per la ferrovia è per 99 anni, senza sovvenzione governativa, ed è soggetta alle condizioni stabilite nella « Gaceta ».

Ferrovie Turche. — *Ferrovia da Kaffa a Damasco.* — Un *iradé* imperiale autorizza il Governo turco ad acquistare la ferrovia da Kaffa a Damasco, la concessione per la quale era stata data originariamente a J. R. Pilling, che ha ceduto i suoi diritti ad una Società inglese. La concessione è per una linea di 253 km., di cui 7 soltanto sono stati costruiti.

L'*iradé* fissa il prezzo per il riacquisto a 155,000 lire turche, pagabili a rate mensili in due anni con tratte sugli *agham* (imposta sulle pecore) Il Governo desidera fare di questa linea una diramazione della ferrovia dell'Hedjaz, e di costruire un porto a Kaffa, ponendo in grado le navi di grande immersione di ormeggiarsi lungo le banchine. Se questo progetto sarà attuato, la ferrovia dell'Hedjaz avrà due stazioni sul mare, una a Beirut e l'altra a Kaffa.

Nuove ferrovie Sud-Africane. — Lord Milner ha proposto alle Colonie sud-africane del Capo e del Natal un progetto di costruzioni ferroviarie, importanti una spesa complessiva di 3 milioni di sterline,

Fra le linee progettate vi sarebbe il prolungamento della Capetown-Pretoria-Petersbourg fino a Salisbury, nel centro della Rhodesia, ove si congiungerebbe alla ferrovia Beira-Salisbury ed alla Kimberley-Bulawayo-Salisbury, abbreviando però di molte centinaia di chilometri le comunicazioni fra Capetown e lo Zambese. Salisbury diventerebbe così un importante punto ferroviario e punto di partenza del tronco ferroviario che dovrà fra breve raggiungere il Tanganika.

Il progetto è grandioso, ma le Colonie hanno risposto di non potere per ora addossarsi così grande spesa, ed hanno offerto 900,000 sterline.

Ferrovie Etiopiche. — Il *Journal Officiel* del 10 aprile corr. ha promulgato la legge, in data del 6 aprile, ai termini della quale sono approvate le clausole e le condizioni della convenzione conclusa il 6 febbraio 1902 nel protettorato della parte francese dei Somali e la Compagnia imperiale delle Strade Ferrate Etiopiche.

Il versamento della sovvenzione annuale di 500,000 fr. che il protettorato s'impegna, nelle condizioni dell'art. 2 della suddetta convenzione, a fornire durante 50 anni, a partire dal luglio 1902, alla Compagnia concessionaria, sarà garantito dal Governo della Repubblica francese.

Questa convenzione sarà destinata come pegno speciale e per privilegio, pure in caso di riscatto della linea o dello scioglimento della Compagnia, al pagamento degli interessi ed all'ammortizzamento dei prestiti da contrattare colla Compagnia concessionaria per sovvenire alle spese di rimborso degli avanzi fatti alla Società ed alla costruzione dell'ultima sezione della linea fino a Addis-Harrar.

Notizie Diverse

I prodigi dell'industria moderna. — La Ditta Fratelli Sulzer, di Winterthur, ha ultimamente costruito, nello spazio di soli sette mesi, una motrice colossale, la quale può servire come attestato dell'alto grado in cui è giunta la tecnica moderna. Si può farsi un'idea della grandezza di questa motrice se si considera che pel suo trasporto occorrono 40 carri ferroviari.

La motrice in parola è verticale, a tre cilindri, sistema Compound, munita della speciale ben nota distribuzione a valvole. La sua forza normale è di 5000 cavalli effettivi e

dovrà servire per azionare una dinamo di 3500 chilowatt. La motrice è costruita per lavorare con o senza condensazione. Per lo sviluppo della sua completa forza occorrono da 9 a 10 caldaie a vapore della superficie riscaldata di mq. 200 ciascuna e lavoranti a 11 atmosfere effettive. La pressione iniziale nel cilindro ad alta pressione è di atmosfere 10 1|2.

Le principali dimensioni sono: diametro stantuffo cilindro ad alta pressione m. 1.275; diametro stantuffo dei due cilindri a bassa pressione m. 1.800; corsa comune m. 1.300; giri al minuto primo 75; diametro del perno della manovella millimetri 600; diametro dell'albero della manovella nei cuscinetti principali mm. 630; diametro dell'albero principale presso la dinamo mm. 800; lunghezza totale dell'albero motore m. 15.30; peso totale della motrice, compreso l'alternatore, kg. 498,000; altezza della macchina dal pavimento locale della motrice m. 10; lunghezza totale della macchina colla dinamo m. 17; larghezza totale della motrice m. 7; larghezza presso la dinamo m. 12.

Due di queste gigantesche motrici verticali e sei motrici orizzontali, di 3000 cavalli ciascuna, furono ordinate alla Ditta Sulzer dalla Metropolitan Elektric Supply e C., di Londra. Le sei motrici orizzontali sono già state tutte fornite, e la motrice verticale sopra descritta deve essere in azione col 1° del prossimo mese di agosto.

Società Nazionale delle Officine di Savigliano. — *Relazione del Consiglio d'Amministrazione, Assemblea 29 marzo 1902.* — Adempiamo con speciale soddisfazione al dovere di darvi conto del nostro operato durante l'esercizio chiuso al 31 dicembre ultimo, perchè possiamo annunciarvi che ai risultati della prudente gestione dei vostri interessi per parecchi anni consecutivi corrisponde uno stato del vostro patrimonio meglio sicuro, e con fondata speranza di avere nell'avvenire quegli utili che stanno nel desiderio di tutti.

Abbiamo eseguito nelle due Officine del lavoro per lire 6,523,031.29, cifra alquanto superiore a quella dell'esercizio precedente, che pure era già assai elevata in confronto del capitale, e l'esercizio in corso, oltre ad avere ereditato dal suo predecessore un'ingente quantità di forniture, non sarà, a nostro avviso, meno attivo, salvo alcuni rami non dei più importanti, per i quali dobbiamo subire la crisi che ha colpito le Officine estere e nazionali.

Esaminando le cifre del bilancio troverete, come al solito, il conto *Impianto* diminuito della differenza fra il prezzo nominale ed il prezzo d'emissione delle obbligazioni rimborsate in seguito all'estrazione avvenuta nel 1901.

Il conto *Immobili,* ingrandimenti e nuove costruzioni non presenta alcuna variazione.

Il conto *Materiale* presenta invece una diminuzione corrispondente ad una più rigorosa valutazione del macchinario, che abbiamo ritenuto esser nostro dovere di eseguire per mettere l'ammontare di questo capitolo dell'attivo in più esatta relazione collo stato attuale del macchinario e coi progressi dell'industria.

Troverete ridotta la cifra del *Magazzino* corrispondentemente alla crescente attività delle Officine.

Le costruzioni in corso salgono pure ad una cifra rilevante, più che nell'esercizio precedente; la differenza è in parte dovuta all'ammontare di quei lavori che non erano ancora liquidati alla chiusura dell'esercizio, e pagati anche parzialmente, per cui aumenta anche il conto creditori.

E' diminuita la cifra cauzioni e depositi per il semplice fatto delle restituzioni di parecchi di essi ad esercizio chiuso.

La cifra dei debitori è pure in aumento; ma i nostri principali debitori sono le Amministrazioni ferroviarie, che alla fine dell'esercizio erano alquanto in ritardo per somme di una certa importanza.

Già nella nostra precedente relazione avevamo accennato alle lungaggini della burocrazia che si traducono in aggravi per gli industriali; ma pur troppo non è facile il rimedio.

Esaminando il passivo troverete che il numero delle obbligazioni in circolazione è diminuito di 87, per un ammontare di L. 44,370 in corrispondenza al risultato della estrazione avvenuta.

I fondi di riserva e di ammortizzazione hanno ricevuto l'aumento statutario corrispondente agli utili del bilancio precedente.

Il conto *Creditori per Cauzioni e Depositi* presenta una cifra minore per le ragioni esposte.

Già abbiamo accennato, parlando dei *Lavori in corso* che il loro ammontare dava origine a delle partite di giro, che aumentano quella dei crediti.

Il bilancio, con una cifra di utili di L. 297,147.15 si pareggia all'attivo ed al passivo in L. 8,292,519.43.

Questa cifra di utili, superiore a quella dell'esercizio precedente, è il frutto in buona parte delle migliorate condizioni dell'industria, e che vogliamo sperare siano per verificarsi per l'esercizio in corso, essendo il Governo Italiano ben lontano dall'aver sistemato la rete ferroviaria, fornendola del materiale fisso e mobile corrispondente al traffico sempre crescente, segno dell'aumentata prosperità del Paese.

Ma è pure frutto della prudente condotta seguita con perseveranza, ma senza impazienza, della vostra amministrazione in questo decennio nello scopo di fortificare meglio la situazione patrimoniale della Società, cercando al tempo stesso di ottenere una produzione molto elevata in confronto del capitale, contentandosi di modesti profitti sull'insieme, che permettono di dare un miglior compenso al vostro capitale, come appunto è la tendenza della moderna industria.

E di questi eccellenti risultati vi preghiamo di parne anche lode a tutto il personale tecnico ed amministrativo e segnatamente al suo direttore-gerente, comm. ing. Moreno, per la sua valida cooperazione.

Se voi approvate il bilancio nelle cifre da noi proposte, noi potremo distribuire il 9 0|0 sul capitale azioni, cioè L. 45 per ognuna di esse, e la ripartizione degli utili sarà la seguente:

Al Municipio di Savigliano	L.	5,942.95
Al fondo di riserva	»	5,942.95
Al fondo di ammortizzazione	»	23,771.80
Al Consiglio d'amministrazione ed al Direttore-gerente	»	32,074.95
Agli azionisti	»	225,000 —
A conto nuovo	»	4,414.50
	L.	297,147.15

Notiamo però che della somma attribuita al Consiglio d'amministrazione L. 7506.90 che spetterebbero ad un Amministratore delegato debbono versarsi al conto profitti e perdite, mancando il titolare.

Tenuto conto dei modesti dividendi attribuiti al vostro capitale per parecchi anni consecutivi, il dividendo medio per tutto il decennio corrisponde appena al 4 1|2 0|0.

Tuttavia, per le cose dettevi, dobbiamo sperare che per l'avvenire la media dei dividendi tenda ad elevarsi.

Secondo il consueto, il dividendo verrebbe pagato dal 2 luglio prossimo in ragione di L. 45 per azione contro il ritiro delle cedole 40 e 41.

In quest'anno spira il mandato degli amministratori: Doat ing. Enrico, Bovy Marcello, Fenolio ing. Michele, Moreno ing. Ottavio, Opboven ing. Armando, i quali sono tutti rieleggibili.

Dovete poi eleggere i sindaci ed i snpplenti, il cui mandato per disposizione di legge deve essere rinnovato ogni anno.

Dovete pure stabilire l'indennità da corrispondersi al Collegio Siudacale.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Lavori e Forniture per Ferrovie.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Adunanza del Comitato d'Amministrazione, 18 aprile). — Colla Società Nazionale delle Officine di Savigliano, per fornitura tubazioni, macchinari ed accessori per azionare gli apparecchi di ventilazione, sistema Saccardo, per la galleria del Fréjus.

Colla Ferriera di Voltri, per fornitura di n. 11,000 piastre speciali di giunzione in ferro omogeneo per l'armamento.

Colle Officine meccaniche di Milano, per fornitura di n. 10 carrozze miste di prima e seconda classe montate su due carrelli, destinate per servizi diretti internazionali.

Colle Officine suddette per fornitura di altre 8 carrozze come sopra.

Colla Ditta Visetti Tomaso di Torino, per appalto lavori d'ampliamento della stazione di Strambino.

Colla Ditta Marchioni Carlo di Vignale, per costruzione muro di riparo contro la corrosione della roggia Mora tra le progressive 8.061 e 8.096 della Novara-Varallo.

Colla Ditta Magnani Natale di Ceva, per ampliamento della stazione di Canelli.

Colla Ditta Angelo Albesiano e figlio di Torino, per fornitura di kg. 30,000 di intonaco bigio macinato all'olio per la coloritura dei carri.

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Conversano — Bari — (26 aprile, ore 10). — Appalto dei lavori di ampliamento e sistemazione del cimitero. Importo L. 27,032.98. Cauzione L. 600. Fatali 15 giorni.

Municipio di Monteleone — Catanzaro — (28 aprile, ore 12, secondo incanto). — Appalto dei lavori di ampliamento di quel cimitero. Importo L. 40,500. Cauz. provv. L. 2250. Definit. L. 4500. Consegna lavori 8 mesi.

Municipio di Levanto — Genova — (28 aprile, ore 10). — Appalto dei lavori di costruzione delle sepolture private nel cimitero. Importo L. 8000. Cauzione provv. L. 850 e 150 per spese. Definitiva decimo nella Cassa Depositi e Prestiti.

Deputazione Provinciale di Salerno (30 aprile, ore 12, miglioramento di ventesimo). — Appalto dei lavori di costruzione della strada di allacciamento delle interprovinciali Sarno-Palma e Sarno-Forino, provvisoriamente aggiudicato per L. 84,845.38.

Presidenza Società Tiro a segno di Rapallo — Genova — (30 aprile, ore 10.30). — Appalto dei lavori di costruzione di un campo di tiro. Importo L. 14,000. Cauzione provv. L. 500. Definitiva L. 1400.

Sezione staccata del Genio Militare di Savona — Genova — (30 aprile, ore 15). — Appalto dei lavori di ricostruzione del tetto dei magazzini viveri alle case di Nava. Importo L. 8000. Cauzione provv. L. 800. Consegna 90 giorni. Documenti 28 aprile.

R. Prefettura di Roma (30 aprile, ore 10). — Appalto dei lavori per il completamento della sistemazione, rettificazione e consolidamento della esistente banchina nel porto di Anzio, nel residuo tratto corrispondente all'antico Molo Neroniano. Importo L. 50,400. Cauzione provvisoria L. 3000. Consegna lavori 8 mesi. Documenti 25 aprile.

Deputazione Provinciale di Cagliari (2 maggio, ore 11, secondo incanto). — Appalto di tutte le provviste e dei lavori occorrenti per l'adattamento e definitiva sistemazione della parte a mezzogiorno del palazzo della Provincia, confinante col palazzo Arcivescovile. Importo L. 87,433.17, oltre L. 4316.83 a disposizione dell'Amministrazione per lavori imprevisti o ad economia. Cauzione provvisoria L. 4000. Definitiva decimo. Consegna lavori 18 mesi. Documenti 24 aprile. Fatali 22 maggio.

Municipio di Firenze (2 maggio, ore 15). — Appalto dei lavori occorrenti alla ricostruzione della fogna ed al restauro e riordinamento del piano stradale nel tratto della via Senese, compreso fra la via Dante da Castiglione e l'erta di San Gaggio, provvisoriamente aggiudicato per L. 17,024.

Municipio di Marciana Marina — Livorno — (3 maggio, ore 10). — Appalto dei lavori di riparazione ai fossi S. Giovanni e Torre in seguito ai danni cagionati dall'alluvione. Imp. L. 46,868.99. Cauzione L. 5568 e L. 1000 per spese. Fatali 20 maggio, ore 12.

Deputazione Provinciale di Chieti (3 maggio, ore 12). — Appalto di tutte le opere e provviste per la costruzione e sistemazione del 6° tronco della strada provinciale adriatica n. 102, da Fossacesia all'altra provinciale Sangritana, compresa la ricostruzione parziale e la sistemazione completa del ponte abbandonato della ferrovia sul Sangro, di m. 5049.07. Importo L. 165,103.39. Cauzione provvisoria L. 12,000. Consegna lavori 2 anni. Documenti 30 aprile.

Municipio di Bonefro — Campobasso — (5 maggio, ore 11). — Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti per i lavori di costruzione dell'acquedotto delle sorgenti dell'Acqualata. Importo L. 90,000, di cui L. 76,047.73 a base d'asta e L. 13,952.27 a disposizione dell'Amministrazione. Cauzione provv. L. 3800 e L. 1200 per le spese.

R. Prefettura di Rovigo (6 maggio, ore 10). — Appalto dei lavori occorrenti alla ordinaria manutenzione del naviglio di Cavanella Po e delle opere che ne dipendono, quali sono il sostegno, i bacini, il mandracchio, nonchè per la conservazione di un sufficiente canale attraverso il renaio che suole formarsi all'imbocco del mandracchio nel fiume Po, in provincia di Rovigo, e ciò per tutto il quinquennio dal 1° luglio 1902 al 30 giugno 1907. Importo lire 142,485. Cauzione provv. L. 5000. Documenti 26 aprile.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Artiglieria, Laboratorio Pirotecnico di Capua — Caserta — (29 aprile, ore 11). — Fornitura di litantrace magro, tonn. 250 a lire 35. Totale lire 8750. Deposito lire 875. Consegna 60 giorni.

Direzione Generale R. Arsenali di Spezia, Napoli e Venezia (5 maggio, ore 11). — Fornitura di legname yellow pine per lire 25,547.50. Depos. lire 2600 in tesoreria. Cauz. definitiva decimo. Fatali 26 maggio, ore 12.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Aprile 12	Aprile 19
Azioni Ferrovie Biella	L. 540	540
» » Mediterranee	» 463	463.50
» » Meridionali	» 663.50	664.50
» » Pinerolo (1ª emiss.)	» 390	390
» » » (2ª »)	» 375	375
» » Secondarie Sarde	» 213 ex	218
» » Sicule	» 665	665
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.*	» 333.50	336
» » Cuneo 3 0|0	» 362	362
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1|2 %	» 100	100
» » Mediterranee 4 0|0	» 502.50	502 75
» » Meridionali	» 333.50	332.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 315	316
» » » 2ª emiss. »	309	315
» » Sarde, serie *A*	» 331.50	332
» » » serie *B*	» 331.50	332
» » » 1879	» 331.50	332
» » Savona	» 362	362
» » Secondarie Sarde	» 503	501.50
» » Sicule 4 0|0 oro	» 516	519
» » Tirreno	» 508	509
» » Vittorio Emanuele	» 363	366

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1901-1902. — *Dal 1° al 10 Aprile 1902. — 28ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	**4760**	**4726**	+ **34**	**1028**	**1033**	— **5**
Media	**4760**	**4730**	+ **30**	**1016**	**1029**	— **13**
Viaggiatori	2,101,055.46	1,913,368.90	+ 187,686.56	71,925.68	65,500.58	+ 6,425.10
Bagagli e cani	113,696.23	100,544.73	+ 13,151.50	1,264.57	1,118.29	+ 146.28
Merci a G.V. e P.V. acc.	380,322 39	399,729.90	— 19,407.51	12,207.69	12,830.63	— 622.94
Merci a P. V.	2,240,656.94	2,249,711.93	— 9,054.99	80,402.35	84,498.41	— 4,096.06
TOTALE	4,835,731.02	4,663,355.46	+ 172,375.56	165,800.29	163,947.91	+ 1,852.38
	Prodotti *dal 1° Luglio 1901 al 10 Aprile 1902.*					
Viaggiatori	42,912,278 69	43,572,014.12	— 659,735.43	1,814,907.79	1,872,479.25	— 57,571.46
Bagagli e cani	2,142,889.05	2,208,365.58	— 65,476.53	46,524.51	49,403.63	— 2,879.12
Merci a G.V. e P. V. acc.	11,214,605.16	10,653,525.51	+ 561,079.65	385,872.56	364,046.03	+ 21,826.53
Merci a P. V.	57,283,894.78	54,474,625.17	+ 2,809,269.61	2,168,081.39	2,049,697.28	+ 118,384.11
TOTALE	113,553,667.68	110,908,530.38	+ 2,645,137.30	4,415,386.25	4,335,626.19	+ 79,760.06
	Prodotto per chilometro.					
della decade	1,015.91	987.32	+ 28.59	161.28	158.71	+ 2.57
riassuntivo	23,855.81	23,447.89	+ 407.92	4,345.85	4,213.44	+ 132.41

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

27ª Decade — Dal 21 al 31 Marzo 1902

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				RETE PRINCIPALE				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1902	131,395.00	5,476.00	31,743.00	156,251.00	3,722.00	328,587.00	618.00	532.00
1901	113,356.00	4,499.00	36,729.00	153,135.00	791.00	308,510.00	618.00	499.00
Differenze nel 1902	+ 18,039.00	+ 977.00	— 4,986.00	+ 3,116.00	+ 2,931.00	+ 20.077.00	»	+ 33.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1901 AL 31 MARZO 1902.				
1901-902	2,614,212.00	67,912.00	614,885.00	3,883,485.00	38,390.00	7,218,834.00	618.00	11,681.00
1900-901	2,577,122.00	63,645.00	615,559.00	3,855,197.00	43,560.00	7,155,083.00	618.00	11,578.00
Differenze nel 1901-902	+ 37,090.00	+ 4,267.00	— 674.00	+ 28,288.00	— 5,170.00	+ 63,751.00	»	+ 103.00
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1902	46,031.00	1,393.00	12,728.00	31,169.00	2,238.00	93,559.00	482.00	194.00
1901	41,459 00	1,361.00	11,332.00	22,329.00	114.00	76,595.00	482.00	159.00
Differenze nel 1902	+ 4,572.00	+ 32.00	+ 1,396.00	+ 8,840.00	+ 2,124.00	+ 16,964.00	»	+ 35.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1901 AL 31 MARZO 1902.				
1901-902	971,405.00	21,811.00	292,351.00	672,210.00	7,613.00	1,965,390.00	482.00	4,078.00
1900-901	922,055.00	19,000.00	279,151.00	717,155.00	7,748.00	1,945,109.00	482.00	4,035.00
Differenze nel 1901-902	+ 49,350.00	+ 2,811.00	+ 13,200.00	— 44,945.00	— 135.00	+ 20,281.00	»	+ 43.00
				STRETTO DI MESSINA				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1902	4,675.00	322.00	933.00	3,774.00	»	9,704.00	23.00	422.00
1901	3,953.00	248.00	518.00	2,707.00	»	7,426.00	23.00	323.00
Differenze nel 1902	+ 722.00	+ 74.00	+ 415.00	+ 1,067.00	»	+ 2,278.00	»	+ 99.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1901 AL 31 MARZO 1902.				
1901-902	106,768.00	5,164.00	27,767.00	53.785.00	31.00	193.515.00	23.00	8,414.00
1900-901	94,721.00	3,476.00	21,386.00	48,927.00	31.00	168,541.00	23.00	7,328.00
Differenze nel 1901-902	+ 12,047.00	+ 1,688.00	+ 6,381.00	+ 4,858.00	»	+ 24,974.00	»	+ 1,086.00

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (2) 1a classe	Londra (2) 2a classe	Parigi (3) 1a classe	Parigi (3) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Londra (4) validità	Parigi (5) 1a classe	Parigi (5) 2a classe	Parigi (5) validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne)	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 65	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	-			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	..			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	-			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	-			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE							Treno lusso PENINSULAR-EXPRESS part. da Londra il venerdì
					(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	—	9 — a.	10 — a.	—	—	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	—	—		—	11 — a.	—		—
Douvres . . . . —	—	11 03 a.		—	1 — p.	11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	—	12 31 p.		—	2 20 p.	12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	(F)	12 35 p.		—	2 24 p.	12 24 a.		12 24 a.
	W. R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 20 p.		—	3 — p.	1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 26 p.		—	3 06 p.	1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.		1 58 p.		—		2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.		1 59 p.		—		2 31 a.		
Folkestone . . . Par.			11 50 a.	—				
Boulogne (Buffet) Maritime o.E.oc. Arr.			1 30 p.	—				
Boulogne Maritime ora fr. Arr.			1 34 p.	—				
Boulogne Maritime ora fr. Par.			2 20 p.	—				
Boulogne Central Arr.			2 25 p.	—				
Boulogne Central Par.			2 35 p.	—				
Amiens (Buffet) Arr.		3 44 p.	4 10 p.	—	5 16 p.	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.		3 49 p.	4 15 p.	—	5 21 p.	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.	5 45 p.	5 50 p.	—	7 — p.	5 50 a.		
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	5 52 p.	—	7 42 p.	—	7 42 p.	7 03 a.		Per la grande cintura
Paris-PLM (Buff.) Arr.	6 32 p.	—	8 32 p.	—	8 32 p.	7 43 a.		
	1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)	1a 2a cl.	1a 2a cl.	Lusso (X)	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	10 20 p.	10 30 p.	1 35 p.	9 30 a.	2 — p.	
Dijon . . . . Arr.	12 20 p.	1 33 a.	2 40 a.	3 45 a.	5 38 p.	2 24 p	7 15 p.	9 35 a.
Evian . . . . —	2 16 p.	10 45 a.	—	2 16 p.	—	—	—	—
Genève . . . . —	10 43 a.	6 57 a.	—	11 14 a.	—	10 45 p.	—	—
Le Fayet-St-Gervais (Chamonix) . . . . —	3 31 p.	12 20 p.	—	8 — p.	—	—	—	1 — p.
Aix-les-Bains . . . . —	8 58 a.	6 02 a.	6 46 a.	1 54 p.	9 39 p.	8 51 p.	12 21 a.	1 42 p.
Chambéry . . . . . . —	9 34 a.	6 37 a.	7 10 a.	2 31 p.	9 59 p.	9 26 p.	12 45 a.	2 03 p.
Modane . . . . —	1 46 p.	—	9 57 a.	7 42 p.	12 29 a.	—	3 34 a.	4 55 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	18 55	—	14 22	4 55	—	—	8 20 a.	21 16
Torino . . . . Par.	20 —	—	14 50	6 45	—	—	8 45	Sleeping-cars con Dining-car
Novara . . . . . . Arr.	21 56	—	16 47	9 14	—	—	10 55	
Milano . . . . . . Arr.	23 05	—	17 45	10 15	—	—	12 6	
Venezia . . . . . . Arr.	—	—	23 30	—	—	—	18 45	
Torino . . . . Par.	20 05	—	15 —	5 25	—	—	8 40	
Genova . . . . . . Arr.	23 20	—	18 25	8 45	—	—	12 —	
San-Remo . . . —	5 45	—	23 33	—	—	—	16 44	
Pisa . . . . —	3 20	—	23 25	12 35	—	—	17 —	
Firenze . . . . —	7 15	—	1 20	17 28	—	—	19 15	
Livorno . . . . —	5 36	—	0 7	15 5	—	—	18 —	
Roma . . . . —	10 10	—	7 —	19 15	—	—	23 43	
Napoli . . . . —	18 35	—	13 36	0 35	—	—	7 —	
Brindisi . . . . —	—	—	8 16	—	—	—	18 7	
Torino . . . . Par.	20 05	—	—	—	—	—	8 40	21 30
Alessandria . . . . Arr.	21 32	—	—	—	—	—	10 13	22 59
Bologna . . . . —	2 31	—	—	—	—	—	14 50	8 01
Ancona . . . . —	7 13	—	—	—	—	—	23 —	6 40
Brindisi . . . . —	21 48	—	—	—	—	—	10 59	17 20
Firenze . . . . —	6 34	—	—	—	—	—	18 3	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	13 10	—	—	—	—	—	23 25	
Napoli . . . . Arr.	18 35	—	—	—	—	—	7 —	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . Par.	8 50	—	—	15 5	Lusso	—	—
Roma . . . . —	14 30	—	—	23 10	(X)	—	—
Firenze . . . . —	21 10	—	—	6 10	—	—	—
Brindisi . . . . —	7 —	—	—	17 33	—	—	—
Ancona . . . . —	20 25	—	—	5 35	—	—	—
Bologna . . . . —	1 35	—	—	10 30	—	10 30	—
Alessandria . . . . . —	7 15	—	14 20	17 10	—	21 55	—
Torino . . . . Arr.	9 2	—	16 05	19 10	—	23 35	—
Brindisi . . . . . . Par.	—	—	18 35	—	—	9 42	—
Napoli . . . . —	8 50	—	15 50	—	—	23 15	—
Roma . . . . —	14 50	—	21 —	—	14 20	8 15	—
Livorno . . . . —	21 6	—	2 —	8 30	19 25	13 15	—
Firenze . . . . —	19 35	—	21 5	7 15	17 30	12 10	—
Pisa . . . . —	22 15	—	3 5	9 8	20 45	15 —	—
San Remo . . . —	18 32	—	1 45	8 9	—	14 15	—
Genova . . . . —	3 5	—	7 5	14 55	0 35	20 —	—
Torino . . . . Arr.	7 —	—	10 25	19 10	4 50	23 35	—
Venezia . . . . Par.	—	—	—	8 45	—	14 —	—
Milano . . . . Par.	—	—	7 5	16 —	—	20 15	—
Novara . . . . —	—	—	8 7	17 1	—	21 15	—
Torino . . . . Arr.	—	—	10 20	19 5	—	23 10	—
	(D)						
Torino . . . . Par.	7 45	—	13 30	19 30	4 26	—	24 —
Modane (ora franc.) . —	11 35 a.	—	5 20 p.	10 10 p.	7 24 a.	—	3 20 a.
Chambéry . . . . . . —	3 — p.	—	8 38 p.	12 22 a.	9 35 a.	6 47 a.	5 57 a.
Aix-les-Bains . . . . —	3 44 p.	—	9 12 p.	12 04 a.	9 55 a.	7 22 a.	6 18 a.
Le Fayet-St-Gervais —	11 15 a.	—	4 15 p.	2 — p.	—	—	—
Évian . . . . . —	12 38 p.	—	5 32 p.	—	—	4 40 a.	—
Genève . . . . . —	1 52 p.	—	8 02 p.	9 10 p.	—	5 52 a.	3 38 a.
	1a cl.						
Dijon . . . . —	12 4 a.	—	1 59 a.	5 9 a.	2 19 p.	1 23 p.	11 33 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	6 9 a.	—	6 38 a.	9 23 a.	6 41 p.	6 31 p.	5 15 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 12 a.		—	10 3 a.	—	6 47 p.	
Paris-Nord (Buffet Hôtel) Arr.	8 03 a.		—	10 52 a.	—	7 42 p.	
	1a 2a cl.	(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl.	Déjeun. 1a 2a cl. W.R(A)		Pranso 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord (Buffet Hôtel) Par.	8 40 a.	9 35 a.	10 30 a.	11 20 a.	—	9 — p.	
Amiens (Buffet) Arr.	10 28 a.		12 mer.	12 52 p.	—	10 46 p.	
Amiens (Buffet) Par.	10 33 a.		12 20 p.	12 57 p.	—	10 51 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	12 18 p.		1 50 p.		—		
Boulogne Central Par.	12 23 p.		1 53 p.		—		
Boulogne Maritime ora fr. Arr.			1 58 p.		—		
Boulogne Maritime ora fr. Par.			2 12 p.		—		
Boulogne Maritime ora E.oc. Par.			2 08 p.		—		
Folkestone . . . Par.			4 10 p.		—		
Boulogne-Tintelleries Arr.	12 07 p.				—	12 31 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.	12 09 p.				—	12 33 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.	12 45 p.			2 55 p.	—	1 12 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.	12 57 p.	1 15 p.		3 01 p.	—	1 21 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.	1 30 p.			3 19 p.	—	1 39 a.	
Calais Maritime ora Eur occ. Par.	1 26 p.			3 15 p.	—	1 35 a.	
Douvres . . . . —	3 05 p.			5 15 p.	—	3 40 a.	
Londres Victoria . Arr.	—			7 — p.	—	—	
Londres Ch.-Cross. Arr.	4 55 p.		5 50 p.	—	—	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3 classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant riservato ai viaggiatori di 1a classe. Non sono ammessi i viaggiatori di 2a classe se non pagano il supplemento dalla 2a alla 1a classe. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 10.30 ant. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Calais col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 11.20 ant. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.30 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino. — (X) Dal 20 novembre al 9 gennaio i treni di lusso Parigi-Roma avranno luogo tre volte per settimana, cioè: il lunedì, mercoledì e venerdì in partenza da Parigi; martedì, giovedì e sabato in partenza da Modane. Dal 10 gennaio fino al 15 maggio tutti i giorni. Questo treno è composto di *wagons-lits* e di *restaurant.*

Torino, 1902 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXXV. Sabato, 26 Aprile 1902 NUM. 17.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

CONSIGLIO DELLE TARIFFE

Nell'ultimo numero del *Monitore* abbiamo accennato alla conclusione cui è addivenuta la Commissione incaricata di riferire al Consiglio delle tariffe sul Quesito LVIII: « Se il regolamento, in caso di interruzione di linee, informato alle disposizioni del capo XI delle tariffe, sia da ritenersi applicabile soltanto allorchè l'interruzione sia dovuta a caso fortuito od a forza maggiore, ovvero anche quando abbia avuto origine da fatto, colpa o negligenza della Società esercente ».

Ora riteniamo opportuno riportare per esteso la relazione della Commissione stessa sull'importante quesito:

Avendo le Società ferroviarie ritirato il regolamento da loro presentato per i trasporti nei casi d'interruzioni di linee, la Commissione rimase perplessa se doveva o no dare per finito il suo còmpito, essendo mancata la materia del contendere dalla quale era stata ricavato il quesito LVIII.

Ma la Commissione opinò che, non essendo stata spogliata del mandato avuto, poteva egualmente compire il suo studio affinchè potesse servire di criterio pel caso che lo stesso od altro regolamento fosse presentato dalle Società ferroviarie, come è desiderio del Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio, e del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate.

Anzitutto sembra che un regolamento della natura e carattere di quello stato presentato dalle Società riveste forma prevalente di raccolta di norme pratiche per i capi stazione ed agenti, onde sappiano regolarsi nei casi d'interruzione dei trasporti di fronte alle singole categorie di viaggiatori e di fronte alle singole categorie di merci.

Ed in tal caso, osservò qualche Commissario, in un regolamento di tale natura si può egli esigere veramente dichiarazioni categoriche di diritto nel senso che sia dichiarata l'applicazione di detto regolamento alle sole interruzioni per caso fortuito o di forza maggiore, e non anche a quelle dipendenti da colpa della ferrovia? In altre parole, si può egli in occasione del regolamento far sorgere una questione giuridica d'interpretazione degli articoli 126, 127 e 128 delle tariffe?

Su tali questioni la Commissione osservò che esse ci porterebbbero in un campo di puro diritto, che non crede opportuno di affrontare.

La Commissione ritiene che le istruzioni d'indole interna per disciplinare le conseguenze delle interruzioni sopravvenute nell'esecuzione d'un regolare contratto di trasporto non possono contemplare anche le conseguenze delle colpe eventuali. Queste colpe eventuali non possono essere disciplinate, perchè sarebbe come esigere l'indicazione, in forma d'ipotesi, delle varie cause per le quali un'interruzione si dovrebbe ritenere o presumere colposa *a priori*, e ciò in aperto contrasto con la legge, la quale, se parla di colpa da poter far valere contro la ferrovia, non è che quale *eccezione* da essere dedotta volta per volta dalla parte avanti l'Autorità giudiziaria, non già d'eccezione sulla quale siano chiamati o possano essere chiamati a provvedere prontamente gli agenti ferroviari.

Non potendo dunque essere còmpito d'un regolamento sulle interruzioni chiamare il personale a risolvere questioni di colpa, quello solo che si può esigere è che questo regolamento non si discosti dalla legge; ma non si può neppure esigere che dica più o meno diversamente da quello che dice la legge.

Ora negli articoli 126, 127 e 128 delle tariffe non si trova parola che alluda a fortuito o a forza maggiore per potere concludere categoricamente che soltanto in quei casi siano applicabili i detti articoli. Come interpretare questo silenzio?

Da un Commissario, accogliendosi la tesi del Ministero di Agricoltura, si affermava che nel silenzio devesi ricorrere al diritto comune, pel quale se uno non risponde del fortuito o della forza maggiore, risponde però sempre del proprio fatto colposo. Ora, se la colpa può ricorrere nelle interruzioni del trasporto, non vi può essere ragione per esimere la ferrovia dalla conseguente responsabilità pel danno. La colpa non esplica in modo difforme i suoi effetti giuridici, e, se questi si vogliono escludere, occorre che la legge lo dica espressamente. Ora questo la legge non dice, ed anzi l'art. 128 delle tariffe richiama la colpa ed i suoi effetti.

Da altro Commissario si notava che negli studi preparatori degli art. 126, 127 e 128, nella Relazione della Commissione parlamentare sulle Convenzioni, nella gratuità o nei grandi ribassi di tariffa in caso d'interruzione, pare siasi voluto contemplare e liquidare ogni caso d'interruzione, qualunque ne fosse la causa.

Si avvertiva inoltre che neppure l'art. 128, in cui è configurata l'ipotesi della colpa, può risolvere la questione sollevata col quesito LVIII, perchè la colpa, di cui in detto articolo, non istarebbe, secondo quest'ordine d'idee, a rappresentare una condizione giuridica alla quale si contrapponga il fortuito o la forza maggiore. Quella colpa riguarderebbe non l'interruzione ferroviaria, ma l'esecuzione specifica d'un contratto di trasporto. È per ciò che l'articolo 18 della Convenzione di Berna, pur contemplando le sole interruzioni per fortuito o forza maggiore, fa, con parole e nelle condizioni identiche a quelle del nostro articolo 128, riserva espressa dei casi di colpa, la qual cosa confermerebbe, stando a questa opinione, che qui la colpa sarebbe estranea alla causa dell'interruzione. Esemplificando, si è detto che il ritardo colposo nel trasporto o l'istradamento della merce diverso dal prescritto, sarebbero, fra gli altri, due casi tipici di colpa, ai quali l'articolo 128 delle tariffe si sarebbe opportunamente richiamato, e che quindi detto articolo avrebbe la sua piena ragione di essere ed esplicherebbe le conseguenze concrete del diritto positivo, senza bisogno di risalire alla causa dell'interruzione per interpretare il detto articolo.

La Commissione, però, non intende di pronunziarsi sopra questione così grave, e volendosi invece attenere al concetto già esposto, cioè che un regolamento non debba dire nè più nè meno di quello che dice la legge, opina che si possa in un regolamento sopra tale materia esigere che in testa al medesimo sia stampato quanto segue:

« Il presente regolamento disciplina i casi d'interruzione di cui agli art. 126, 127 e 128 delle tariffe e condizioni di trasporto, salvi i diritti degl'interessati nei casi di colpa della ferrovia, di cui al suindicato art. 128 ».

SOCIETÀ VENETA
PER COSTRUZIONE ED ESERCIZIO DI STRADE FERRATE

Relazione del Consiglio d'Amministrazione sull'Esercizio 1901.

(*Continuazione — Vedi N. 16*).

In coerenza di ciò, ed in considerazione specialmente che erano stati sempre buoni e reciprocamente fiduciosi i rapporti fra i dipendenti e l'Amministrazione, abbiamo subito rinunciato al patrocinio del Riscatto e delle altre egregie persone ad esso aggregatesi in un lodevole scopo di conciliazione, mentre il nostro Presidente, la cui opera attiva e feconda è tutta rivolta al raggiungimento del duplice fine di possibilmente migliorare le condizioni vostre e del personale ad un tempo, invitava gli impiegati a nominare una Commissione nel loro seno, alla quale assai meglio avrebbe potuto dimostrare le favorevoli disposizioni della Società verso di essi senza distinzione alcuna, compatibilmente però sempre colle condizioni della Società.

Frattanto il vostro Consiglio non trascurava di dichiarare al R. Governo ed alle Autorità locali (desiderose che con i Rappresentanti del « Riscatto » intercedessero le richieste trattative) come non potessero pretendersi dalla Società maggiori provvedimenti di quelli che le sue forze economiche le consentivano, quando una lotta di concorrenza veniva esercitata dalle maggiori ferrovie sottraendo coll'approvazione del Governo, alle nostre linee i trasporti a cui per la loro posizione geografica avrebbero pur diritto, e mercè i quali la Società avrebbe potuto assai meglio provvedere alle condizioni del proprio personale.

E nel contempo interessava il Governo stesso a dare ascolto alle ripetute nostre istanze, affinchè fossero estese anche alle nostre ferrovie le sopratasse approvate con la legge del 29 marzo 1900, allo scopo di incrementare la Cassa di Previdenza, per la cui non prospera sorte il personale aveva sempre reclamato tale provvedimento, mentre la Società rispondeva dal suo canto all'appello, disponendosi a fare quanto le era e le è più possibile per concorrere alla formazione di quel fondo.

Il vostro Consiglio ed il Comitato della Cassa hanno inoltre rinnovato ora le pratiche anche con i signori Deputati dei luoghi attraversati dalle nostre ferrovie, perchè l'azione loro concordasse con quella del R. Governo, al fine di sollecitare l'invocato provvedimento, ed abbiamo particolarmente interessato per lo stesso scopo l'illustre deputato on. Luigi Luzzatti, che fu il creatore dell'Istituto nostro di Previdenza, e che come Ministro presentò il progetto di legge per le citate sopratasse *nel quale saggiamente aveva contemplata la disposizione, che al medesimo beneficio dovessero partecipare anche le Casse di Previdenza delle ferrovie minori.*

Ed ora noi abbiamo sicura fede che, mercè l'opera comune e concorde di tutti, saranno esauditi i voti nostri e del personale.

Il vostro Consiglio non ha mancato poi di rivolgere lo studio intorno all'organico del personale e lo ha già formulato inspirandosi ai maggiori criteri di equità, ed in rapporto alle condizioni di fatto acquisite da ciascun impiegato ed alla potenzialità della nostra azienda.

Ma tale organico, che fu studiato e compilato al solo scopo di norma amministrativa ed al fine che nei futuri provvedimenti di miglioramento si proceda con ogni garanzia e giustizia, non può costituire diritto qualsiasi del personale e tanto meno formare patto contrattuale, anche in considerazione che il vostro Consiglio lo ritiene provvedimento d'indole provvisoria, perchè esso ama sperare che allargandosi nei futuri esercizi il campo di azione della Società, ci sarà consentito di estenderne maggiormente i limiti con vantaggio evidente del personale stesso.

Intanto avuto relazione dai nostri Ingegneri dell'Esercizio preposti alla dirigenza delle linee, e che per i frequenti contatti con i dipendenti avevano di questi meglio conosciute le apirazioni, come la maggioranza del personale fosse lontana da propositi estremi, il nostro Presidente ha qui riuniti quei funzionari nei quali non poteva non riconoscersi la morale rappresentanza del personale dipendente, ed ha a loro comunicato l'organico, che fu accolto favorevolmente salvo lievi varianti da essi proposte e da noi accettate.

Il vostro Consiglio non preoccupandosi soverchiamente delle azioni esercitate dagli estranei al fine di spingere il personale alle più estreme conseguenze dell'agitazione, ma solamente volgendo ogni suo pensiero al vero benessere del personale stesso, che sappiamo alieno da ogni sentimento di ostilità e di sfiducia, ha devoluto quest'anno la somma di L. 15,184 per l'aumento surriferito di centesimi dieci al giorno ai cantonieri, e di L. 38,250 per aumenti agli impiegati ferroviari (1), mentre nel bilancio che voi vorrete approvare figura anche la proposta di versare alla Cassa di Previdenza la somma di L. 18,000. Sono in complesso L. 71,434 destinate per il personale, in confronto delle L. 39,856 complessivamente erogate col bilancio dell'anno scorso, nelle quali era di L. 12,000 la somma versata nella Cassa di Previdenza, che siamo, invece per l'anno venturo e per parte della nostra Società, disposti ad elevare a L. 50,000, presunto ammontare delle sopratasse, e che contribuiremo anche se queste non venissero accordate.

Con questo e colla eloquenza dei fatti il vostro Consiglio intende rispondere alle voci che contro la Società si sono

(1) Con tali aumenti tutto il nostro personale ha raggiunto la minima mercede fissata dall'organico, mentre una parte di esso, che già percepiva il minimo, ebbe aumenti scalari in conformità dell'organico medesimo.

elevate nel proposito di determinare nel personale il sentimento della sfiducia, ed esprime il convincimento che ognuno dei suoi dipendenti separando la propria azione da quella dannosa dei pochi, i quali sono sempre i peggiori, saprà giudicare ed apprezzare quanto sia viva la sollecitudine nostra per il suo benessere, e vorrà con noi continuare tranquillo e fiducioso a contribuire al miglioramento delle sorti della Società, nella persuasione che in ciò solo sta la base per legittimamente sperare prossimo un più prospero avvenire tanto al capitale quanto a chi presta la propria opera.

Riassumendo quindi quanto abbiamo detto:

Il nuovo aumento che si verificherà l'anno venturo sarà di 0.10 pei cantonieri, che rappresentano circa L.	15,500
La solita somma per gli impiegati che sarà fra le 18 e le 22 mila lire . . . . »	20,000
L'aumento per la Cassa di Previdenza, venga o non venga concessa l'estensione delle sopratasse sul trasporto delle merci e sui biglietti dei viaggiatori, che sarà di circa . . . . . . »	50,000
Somma totale quindi a carico della Società . L.	85,500
alle quali vanno aggiunte altre circa . . . »	50,000
se l'estensione delle sopratasse al nostro personale ferroviario sarà concessa, e quindi in tutto L.	135,500

Non chiuderemo questa parte della nostra relazione senza avvertire i nostri impiegati ferroviari dei pericoli nei quali incorrerebbero coloro che credessero di dare ascolto a cattivi consigli di persone che li vogliono trascinare a passi per le loro conseguenze inconsulti.

Essi non devono, fra altro dimenticare, che l'agitazione del personale delle grandi Reti è originata da speciali rapporti contrattuali interceduti ai riguardi del personale stesso fra le Società ed il Governo, rapporti che non sono per nessun conto confrontabili con quelli che a noi derivano dalle nostre concessioni.

A noi non può essere fatta imputazione di avere dimenticato e trascurato il nostro personale, nè ci si può accusare d'inosservanza d'impegni verso il medesimo, derivando i rapporti che ad esso ci legano da condizioni liberamente offerte e liberamente accettate.

Ogni tentativo di coercizione sarebbe quindi ingiustificato ed il vostro Consiglio in previsione di gravi conseguenze ha provveduto per fronteggiare nel miglior modo ogni eventualità, ed ha diramato apposito avviso di ritenere dimissionari tutti coloro che individualmente o collettivamente abbandonassero il servizio, e che sostituiti con altri non sarebbero più ripresi.

Certo questo inevitabile provvedimento insieme ai pochi agitatori danneggierebbe anche gli illusi traviati da un falso sentimento di solidarietà, ma per quanto esso possa riuscire anche a noi doloroso, non decamperemo dalla nostra linaa di condotta.

A chi spontaneamente si è offerto per conseguire un'impiego, ed ha insistito e messo in moto influenze per essere preferito a tanti e tanti altri che pure sarebbero stati e sarebbero ora pure sempre felici di conseguirlo, non deve essere lecito di coalizzarsi poi nell'intendimento di ottenere colla violenza condizioni e trattamenti inadeguati, oltrecchè alle condizioni dell'azienda, alle di lui stesse attitudini ed alla natura dei servizi che è chiamato a prestare.

Contro tali eccessi come la legge non può non tutelarci, così l'opinione del pubblico non potrebbe in ogni evento non esserci favorevole.

Seguendo il sistema dello scorso anno passiamo a darvi ora maggiori dettagli sull'andamento dei nostri esercizi ferroviari.

Lunghezza delle linee. — La lunghezza delle linee esercitate è sempre quella medesima dell'anno precedente e cioè di km. 574.

Percorrenza delle locomotive. — Nel 1901 la percorrenza complessiva delle locomotive fu di km. 2,444,291 con una media giornaliera di km. 6696.

Paragonando con l'esercizio precedente, nel 1901 si ebbe una maggiore percorrenza complessiva di km. 105,920.

Percorrenza dei veicoli. — Nel 1901 la percorrenza complessiva dei veicoli fu di km. 13,926,246 con una media giornaliera di km. 38,154.

Paragonando con l'esercizio precedente, nel 1901 si ebbe una maggiore percorrenza di km. 198,860.

Percorrenza dei treni. — Nel 1901 la percorrenza complessiva dei treni fu di km. 1,897,852 così suddivisi:

Ferrovie	Km.	1,498,059
Tramvie	»	399,793

Paragonando i percorsi con quelli dell'esercizio precedente, si ebbe un aumento di km. 56,975 suddivisi:
in km. 48,961 per le Ferrovie,
in » 8,014 per le Tramvie.

Il maggior percorso dei materiali e dei treni si verificò più specialmente nei mesi da luglio ad ottobre.

Nuovi treni. — Lo sviluppo sempre più crescente dei traffici ci consigliò di attivare una nuova coppia di treni viaggiatori sulle linee Vicenza-Treviso, Vicenza-Schio e Bassano-Cittadella, portando così il numero delle coppie a 5 giornaliere per ogni linea. Altra coppia di treni merci fu attivata, in via di esperimento, sulla Udine-Portogruaro, treni che saranno continuati anche nel corrente anno sempre nel proposito di migliorare, per quanto ci è possibile, il servizio in genere ed in ispecie quello dei viaggiatori.

Per soddisfare i desideri del pubblico e conseguire le corrispondenze con i più importanti convogli Adriatici, abbiamo aumentato la velocità dei treni istituendone anche di diretti, malgrado che nessuna delle linee abbia traffici tali da richiederlo.

Questo provvedimento di aumentare la velocità dei treni viaggiatori procureremo di estenderlo in ogni linea, nelle quali possiamo sperare un ragionevole maggiore movimento generale.

Non vi dissimuliamo però che tutto questo, come ha già portato finora, porterà pure nei bilanci futuri un notevole aumento nelle spese; ma noi confidiamo che dal maggiore incremento dei traffici questo aumento ci sarà in parte compensato, ottenendo in ogni modo la certezza di avere così provveduto ai desideri del Governo e del pubblico, e nella speranza che i nostri sacrifizi saranno come si conviene apprezzati. (*Continua*).

FERROVIA TORINO-CIRIÈ-LANZO

Relazione del Consiglio d'Amministrazione sull'Esercizio 1901.

Signori Azionisti,

Non meno soddisfacenti di questi ultimi anni furono i risultati dell'esercizio testè chiusosi — ed è con vivo compiacimento che riconosciamo essere questo costante progresso dovuto ai nostri continui miglioramenti nell'ordinamento dei servizi, alle facilitazioni introdotte nei trasporti, concedendo agli industriali delle progressive riduzioni sotto determinate clausole — ed anche al movimento commerciale, che nella regione attraversata dalla vostra ferrovia va estendendosi.

L'ottenuto consolidamento finanziario, da tanti anni sperato, potrà avviarci a quei ritocchi delle nostre tariffe, i quali dovranno apportare un notevole benessere alle industrie locali, e non è lontana l'epoca in cui ci accingeremo agliopportuni studi coll'appoggio di accurate statistiche date da un esercizio di oltre un trentennio.

Per il prossimo orario estivo, se sarà approvato dalle Autorità competenti, si è progettato di introdurre un nuovo miglioramento coll'istituzione di un treno direttissimo Torino-Ciriè-Lanzo, in partenza da Torino verso le 7.15 ed arrivo a Lanzo alle 8.

Speriamo pure che le medesime Autorità, edotte delle speciali esigenze della vostra linea, dando una più larga

interpretazione alle disposizioni che modificheranno il decreto pei turni di servizio del personale, ci permetteranno la continuazione dei treni festivi, che sono tanta parte del movimento estivo dei viaggiatori.

Siccome è questione di somma importanza, nulla trascureremo in proposito.

Le non interrotte pioggie dello scorso autunno minacciarono la linea e la diramazione dei gazogeni in due importanti manufatti, cioè: al ponte Stura ed a quello sulla Dora, allo sbocco via Aosta.

Mercè i pronti provvedimenti, fu allora scongiurato ogni pericolo. Con opportune gettate di massi al ponte Stura e colla costruzione di muri di protezione alle spalle del ponte dei Gazogeni, procuriamo di difenderci da pericoli avvenire. Se però abbiamo scongiurato da questa parte, altrettanto non si può dire per la trincea in cui corre la linea vostra, nel tratto fra Torino Succursale e Madonna Campagna, presso la Barriera di Lanzo.

Ostruitosi un sifone che attraversa la strada provinciale, si ebbe un rigurgito delle acque della bealera di Lucento, che scorre lungo il ciglio di quella trincea. L'argine si ruppe e le acque precipitarono con violenza da quella breccia, riversandosi sulla ferrovia, trasformandola in torrente.

Grandissima fu la quantità di terriccio gettato sulla linea e lo sgombro venne operato con squadre di operai-braccianti, che si alternarono notte e giorno.

Non avendo per fortuna la frana coperto il prossimo cambiavia che ci raccorda alla Rete Mediterranea, fu possibile stabilire dallo scalo della Barriera di Lanzo un ridotto servizio di treni.

La parziale interruzione durò solamente quattro giorni per le energiche e pronte misure prese.

Una difficoltà insorse per le cauzioni che, a termini del Codice di Commercio, dovevano depositare due degli amministratori da voi eletti nell'assemblea dell'anno scorso. Non è stato possibile ai medesimi l'acquisto del necessario numero di azioni, ed il vostro Consiglio, basandosi sovra una decisione della Suprema Corte di Cassazione, provocò dal Tribunale la necessaria autorizzazione per prestare la cauzione in titoli dello Stato.

Gli amministratori, comm. ing. Peyron e cav. Camillo Lanza, il primo per la tarda età ed il secondo per cagionevole salute, rassegnarono le loro dimissioni, ma il Consiglio, interpretando i vostri voti, respinse all'unanimità le dimissioni, non volendosi privare della loro saggia e valida collaborazione che da tanti anni esplicano nell'interesse della vostra azienda.

Innanzi di ragguagliarvi sul bilancio e sul consuntivo, dobbiamo segnalarvi che anche nel 1901 proseguimmo nello sviluppo del nostro programma dei miglioramenti nelle stazioni, e coi fondi da voi accordati si eseguirono il lastricato del piazzale interno della stazione di Torino ed il selciato di quella di Ciriè.

Nella stazione di Caselle venne eretta la pensilina.

Nelle stazioni di Torino, Venaria, Balangero e Lanzo sono già in funzione gli impianti di luce elettrica, ed in tempo non lontano provvederemo anche per le altre stazioni.

Dal conto consuntivo dell'anno 1900 emergeva un prodotto lordo d'esercizio di L. 782,475.41, da cui, dedotte le tasse erariali, di bollo, ecc., risultavano nette L. 699,897.01. Questa cifra di prodotto netto nel 1901 è salita a lire 722,283.52, segnando un aumento di L. 22,386.51, sul quale richiamiamo la vostra attenzione.

Se dagli *introiti fuori esercizio* del 1900, escluso il sussidio chilometrico governativo, noi dedurrete l'importo di L. 5281.80 quale rimborso fattoci dall'erario per tasse percepite indebitamente, voi riscontrerete anche in questo capitolo un aumento di L. 2214.13.

Le *spese d'esercizio* salirono a L. 389,809.58, e se in parte la maggior spesa dell'anno precedente si spiega col maggior traffico cui corrisposero gli aumentati introiti, in parte è dovuta all'elevato prezzo dei combustibili e di molte altre materie prime, all'aumento del personale reso necessario per l'applicazione dei turni di servizio, e per ultimo alle opere impreviste per riparare alla frana dianzi accennatavi.

Gli interessi al mutuo ed ai portatori delle nostre obbligazioni sono stati puntualmente soddisfatti, come pure puntualmente si ammortizzarono le quote del capitale mutuato ed il prescritto numero di obbligazioni.

Colle norme della più rigida prudenza si svalutarono i vari cespiti del patrimonio sociale.

Nel bilancio ed al conto *valori di proprietà* voi riscontrerete un aumento di oltre L. 100,000, dovuto all'acquisto di rendita italiana al portatore. Abbiamo fatta quest'operazione onde rendere più fruttiferi quei fondi per nuove costruzioni, la cui disponibilità fu nelle assemblee scorse da voi approvata.

Il mutuo coi banchieri Bonna e C. Lombard Odier è disceso a L. 363,037.50 e nel volgere di otto anni sarà totalmente estinto.

Al fondo per costruzioni abbiamo assegnato altre L. 76,000 e sul resto degli utili vi proponiamo un riparto alle azioni di prima emissione in egual cifra a quella dello scorso anno, cioè L. 7 ad ognuna, ed il 6 0[0 a quelle di seconda emissione, a mente delle disposizioni statutarie.

Tralasciamo altri particolari sul bilancio e liquidazione, le cui cifre furono, coll'assistenza dei Sindaci, accuratamente vagliate dalla Commissione nominata appositamente in seno al vostro Consiglio.

Resta a riferirvi sul tronco Lanzo-Germagnano, pel quale nell'assemblea 30 marzo scorso fu accordato al Consiglio d'Amministrazione ampio mandato di procedere agli atti di preparazione e d'esecuzione se e quando lo credesse richiesto dall'interesse della Società.

Dopo quella deliberazione, il vostro Consiglio ha diramato un primo invito agli interessati per il necessario concorso. Avviatesi poi le pratiche presso il Ministero per la concessione e per il sussidio governativo, il Consiglio rinnovò l'invito ai concorsi; ma, se risposero con la prevedibile sollecitudine la provincia e la città di Torino e la Società Elettrica dell'Alta Italia, le quali accettarono le quote determinate dal vostro Consiglio, altrettanto non si può dire degli altri, che pure parrebbero i più direttamente favoriti dalla nuova linea; questo lascierebbe supporre che non ne sia sentito esageratamente il bisogno; e, d'altro canto, è evidente che senza il sussidio governativo e i concorsi dei Comuni e dei privati non è possibile immaginare che si dia esecuzione alla nuova opera.

Compiuto così il dovere nostro di darvi conto esatto della nostra gestione, resta all'Assemblea di dare il suo giudizio sopra quello che si è fatto dai suoi delegati, e di prendere le deliberazioni che crederà utili alla Società per l'avvenire.

IL NUOVO METROPOLITANO DI BERLINO

Dal 1882 al 1900, la circolazione di Berlino si è considerevolmente accresciuta; il numero dei viaggiatori trasportati, tanto dal Metropolitano e dalla Cintura che dagli omnibus e tramways, è passato da 88.8 milioni a 460; l'aumento si è sopratutto manifestato dopo il 1895, e si spiega colla creazione di una rete di tramvie di circa 600 chilometri di lunghezza, e coll'impiego della trazione elettrica sopra questa rete.

Malgrado gli sforzi fatti per migliorare le condizioni di circolazione, è certo che i mezzi rapidi di trasporto in comune lasciavano a desiderare a Berlino come nelle altre capitali, e dal 1893 la celebre Società Siemens e Halske presentava un nuovo progetto di Metropolitano; è questo il progetto che fu iniziato nel 1896 e compiuto recentemente. Questo secondo Metropolitano componesi di una linea sopra viadotto fra la Warschauerstrasse e la Nollendorferplatz, e di una sotterranea da Nollendorferplatz fino a Wilhemplatz e Charlottenburg, e di una linea parimenti sotto il livello stradale fra la stazione di Potsdam e la Frankfurter Allee.

Essa attraversa la parte più densa e più commerciale della città al sud della Sprea, e comporta tre punti di contatto col Metropolitano attuale; ed attraversa la Sprea sopra un ponte di 150 metri di lunghezza.

Tutta la linea è a doppio binario a scartamento normale; la larghezza totale è di 7 metri nelle parti in viadotto come nelle parti a livello.

Le pendenze massime sono di 26.7 per 0|00, e le curve di raccordamento non hanno meno di 100 metri di raggio, salvo nella parte fra la stazione di Potsdam e la piazza Alessandro, ove si dovette ridurre il raggio a 60 metri.

Il viadotto è stabilito in modo da lasciare sempre libero uno spazio di almeno m. 2.80 al disopra del livello stradale. Il costo del viadotto fu di 972,500 franchi al chilometro.

Le parti sotterranee furono impiantate come quelle della ferrovia elettrica sotterranea di Budapest, con questa difficoltà in più che a Berlino il livello dell'acqua sotterranea è assai elevato, ciò che obbligava abbassarla da due a tre metri pei punti ove si continuavano i lavori. Per questo si divise il percorso in sezioni, e ad ogni nove metri circa furono fatti dei pozzi di m. 0.15 di diametro, profondi 6 metri; ogni sezione comportava 25 a 30 pozzi di questo genere, riuniti da un tubo di 25-30 centimetri, sul quale agiva una pompa elettrica. Si potè così abbassare di 4 metri il livello d'acqua; ciò permise la costruzione di una dura fondazione di 20 centimetri di spessore, ricoperta di uno strato di asfalto.

L'intervallo fra le stazioni varia tra 340 e 1940 metri. Esse sono disposte come a New-York, e non hanno nè sala d'aspetto, nè la ritirata. Al livello della strada sotto il viadotto si trova un piccolo vestibolo chiuso contenente lo sportello della distribuzione dei biglietti, e donde partono le scale che dànno accesso ai *quais*, alla cui entrata si passa il controllo.

Il nuovo Metropolitano berlinese impiega due sorta di vetture: vetture di seconda classe serventi vetture automotrici, e vetture di prima classe impiegate come rimorchio.

Tutti i veicoli sono montati su due carrelli. La lunghezza delle vetture automotrici è di metri 12.70, la larghezza di m. 2.26, e l'altezza di m. 3.80; queste vetture sono provviste di tre elettromotori, e possono riceverne un quarto nel caso che si volesse aumentare il numero dei rimorchi dei treni. Le vetture automotrici comprendono trentanove posti a sedere, le vetture di rimorchio quarantaquattro. Ogni treno si compone di due vetture automotrici e di una rimorchiata, e comporta 70 posti in piedi, cioè un totale di 192 persone.

L'energia elettrica è fornita da una sola officina, fornente la corrente continua a 750 volts ad una potente batteria di accumulatori, che serve a compensare le variazioni di corrente.

La corrente è distribuita lungo la linea da una terza rotaia. Il ritorno si effettua sulle rotaie.

La parte aperta all'esercizio comprende la sezione dalla stazione di Potsdam a Charlottemburg. Le altre sezioni sono ancora in costruzione.

La tariffa attuale è stabilita in due zone, ed i prezzi sono i seguenti:

	2ª classe	3ª classe
1ª zona . . .	20 c.	15 1|2 c.
2ª zona . . .	31 c.	20 c.

Quando la linea sarà prolungata, vi sarà una terza zona, i cui prezzi saranno di 25 c. e di 40 centesimi.

(*Journal des Transports*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI

DEL *MONITORE*

Per le ferrovie complementari.

Le conclusioni della Sotto-Commissione per lo studio della linea Castelvetrano-Portempedocle, approvate integralmente dalla Commissione generale, consistono nella concessione per la costruzione e l'esercizio di una rete a scartamento di un metro delle seguenti linee: Castelvetrano-Menfi Sciacca-Ribera a Cattolica-Siculiano-Portempedocle; Castelvetrano - Partanna - Gibellina - Salaparuta S. Margherita-Zabut-S. Carlo; diramazioni Greci-Bivona Cianciano: interposizione del binario ridotto nel tratto esistente di ferrovia a scartamento ordinario da Porto Empedocle a Girgenti; linea Girgenti-Favaro-Naro Canicatti; diramazione Naro-Palma Di Montecidaro-Licata; prosecuzione delle linee esistenti Palermo-Corleone-S. Carlo, che ha lo scartamento di un metro da S. Carlo fino a raggiungere la precedente linea al bivio Sciacca in prossimità della foce del Verdura.

Inoltre la Commissione ha fatto voti perchè anche la linea Bivona-Lercara, che sarebbe utile completamento della rete proposta dalla Sotto-Commissione, sia inclusa nella concessione stessa.

La Commissione ultimò la discussione della relazione sulla linea Spilimbergo-Gemona, approvandola. E discusse ed approvò la relazione della Sotto-Commissione per la direttissima Roma-Napoli con qualche modificazione.

Intanto ha iniziato l'esame e la discussione sulle linee Cuneo-Ventimiglia, Aulla-Lucca, Besana-Oggiono, Sant'Arcangelo-Fabriano, Lecce-Francavilla, Cento-S. Pietro in Casale, Adriatico-Fermo Amandola.

><

La direttissima Roma-Napoli.

La Commissione per le ferrovie complementari ha approvato la relazione della Sottocommissione incaricata di compiere gli studi sulla direttissima Roma-Napoli.

Ecco le conclusioni della Sottocommissione:

La nuova linea da Napoli a Roma misurerebbe chilometri 195, mentre l'attuale ne misura 249; le stazioni sarebbero Pianura, Qualiano, Vico di Pantano, Cancello Arnone, Mondragone, Sezze, Minturno, Formia, Itri, Fondi, Piperno, Sesse, Cisterna e Castelli Romani (a 25 chilometri da Roma). La linea avrà sede completamente propria e doppio binario, sarà del tutto priva di passaggi a livello. Le stazioni principali della città di Roma e Napoli verranno allacciate con binario speciale a quelle delle ferrovie attuali, e la stazione di Napoli anche a quella del porto.

Le opere e modalità principali della linea sono tali da permettere eventualmente un temporaneo esercizio a vapore. L'esercizio ordinario sarà tuttavia fatto con sistema di trazione elettrica, mediante canalizzazione aerea e distribuzione dell'energia per correnti alternate polifasi ad alta tensione. I treni diretti con le tre classi avranno velocità normale non inferiore a 100 chilometri all'ora e si seguiranno ad intervalli non superiori a tre ore, escluse le sei ore di notte. I treni *omnibus* avranno velocità ridotta alla metà di quella normale. La composizione normale dei treni sarà tale da permettere il trasporto di circa 200 passeggeri. Il sistema di trazione elettrica verrà deciso dopo che sieno noti i risultati di altre linee, e secondo le proposte delle diverse Case concorrenti.

Il metodo da seguirsi per la soluzione del problema finanziario potrebbe essere, secondo la Sotto-Commissione,

quello della concessione a lunga durata, in base ad una gara internazionale, con sovvenzione chilometrica e compartecipazione dello Stato al prodotto netto. Se la sovvenzione dovesse contenersi nei limiti consentiti dalle leggi attuali, occorrerebbe assegnare il massimo di L. 6000; lo Stato potrebbe riserbarsi la compartecipazione del 50 per cento sul prodotto netto, detratta una quota superiore al 5 per cento per interesse ed ammortamento del capitale d'impianto.

><

Impianto di parco vagoni alla stazione di Sestri Ponente.

La Società esercente la Rete Mediterranea ha presentato all'approvazione del R. Ispettorato Generale la proposta per i lavori d'impianto di un nuovo parco vagoni e scalo a sussidio della stazione di Sestri Ponente, per la presunta spesa di L. 348,000, oltre i materiali metallici d'armamento.

><

Le prove della trazione elettrica sulla Varese-Porto Ceresio.

Hanno cominciato in questi giorni a funzionare treni elettrici di prova sulla Varese-Porto Ceresio, ed i risultati avuti anche su questo tronco furono pienamente soddisfacenti.

Le pendenze da superare sono certamente notevolissime, toccando in certi punti persino il 20 per mille; ma anche su queste pendenze la velocità si mantiene pressochè vicina ai 60 chilometri all'ora, ciò che non si potrebbe certo ottenere colla trazione a vapore.

Si sono provati anche i *demarrages* sulle forti pendenze, ed i risultati furono egualmente soddisfacentissimi grazie alla forte batteria di accumulatori di cui è fornita la sottostazione di trasformazione di Bisuschio, la quale serve appunto a fornire il supplemento di energia, nei casi di eccezionali variazioni di lavoro.

Ora i treni di prova percorrono già il tratto da Porto Ceresio a Varese in 17 minuti circa, velocità questa notevolissima se si tien conto, come abbiamo detto, della forte pendenza e delle curve.

Si spera che l'Ispettorato ferroviario autorizzerà l'apertura all'esercizio del tronco il 1° maggio prossimo.

><

I treni di lusso soppressi.

Fra l'Ispettorato Generale delle Strade Ferrate e le Società Ferroviarie sono state prese le seguenti deliberazioni per il servizio dei treni di lusso:

L'*Express* Berlino-Napoli sarà soppresso con la fine di aprile ed anche il suo prolungamento a Palermo.

L'ultima partenza da Berlino avverrà il 28 aprile e da Napoli il 26.

Il treno di lusso *Nord-Sud-Express* (Berlino-Verona-Milano-Nizza-Cannes) sarà conservato anche per tutto il mese di maggio fino a Milano, ma da Milano l'ultima sua partenza per Cannes avrà luogo il 30 corrente, e da Cannes per Milano il 1° maggio p. v. Come al solito, questo treno sarà conservato, per l'intero anno, fino a Verona.

><

Commissione per le tabelle degli scartamenti massimi e le norme per l'applicazione della sagoma.

In seguito ad invito del suo Presidente sig. comm. Marco Saccardo, R. Ispettore superiore tecnico delle Strade Ferrate, avrà luogo, il giorno 29 corrente, alle ore 10, la seconda adunanza della Commissione per la unità tecnica delle ferrovie. L'adunanza avrà luogo in Roma presso il Ministero dei Lavori Pubblici, ed avrà lo scopo di esaminare il lavoro compiuto dalla Sotto-Commissione incaricata di uniformare e completare le tabelle degli scartamenti massimi e le norme per l'applicazione della sagoma; di prendere accordi circa l'esame delle questioni proposte dal Governo Federale Svizzero per la 3ª Conferenza internazionale per l'unità tecnica delle ferrovie, nonchè delle altre questioni tecniche relative al materiale ferroviario che i membri della Commissione credessero di proporre.

Della detta Commissione fanno parte: *per l'Ispettorato governativo*, oltre al prefato sig. comm. Saccardo, quale presidente, i signori cav. ing. G. Monacelli e ing. L. Soccorsi; *per la Rete Mediterranea*, i signori cav. ing. Tacchini, cav. ing. Brandani e cav. ing. Fadda; *per la Rete Adriatica*, i signori cav. ing. Ricchiardi, cav. ing. Plancher, cav. ing. Corsi e cav. ing. Landini; *per la Rete Sicula*, cav. ing. Cappa; *per l'Unione delle Ferrovie italiane di interesse locale*, i signori cav. ing. Borella, Direttore della Ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo e cav. ing. Klein, Direttore della Ferrovia Modena-Mirandola.

><

Ferrovia Vicenza-Schio.

Veniamo informati che col 1° maggio p. v. sarà aperta all'esercizio, per tutti i treni, la fermata di Cavazzale della linea Vicenza-Schio.

><

Ammissione delle merci alla stazione di Favazzina.

La Società esercente la Rete Mediterranea ha disposto che dal 1° maggio p. v. la fermata di Favazzina sia ammessa al trasporto delle merci a grande e piccola velocità accelerata ed ordinaria alle condizioni normali.

><

Nuove tariffe speciali.

Nelle comunicazioni fatte dalla Presidenza del Consiglio delle tariffe nell'ultima adunanza del Consiglio medesimo, dopo di avere accennato: che fu istituita la tariffa eccezionale 1008 per la spedizione a vagone completo dei recipienti di legno vuoti nuovi dai centri di produzione delle Puglie, recipienti comunemente destinati per il trasporto del vino e di altri liquidi, con abbuono del 20 0[0 sulla quota governativa; che fu istituita la tariffa eccezionale 107 per il trasporto delle pinte di Gaverrano, sulle basi della tariffa locale n. 222 fino a km. 500, e su quelle della tariffa speciale n. 115 F per le percorrenze successive, ridotte del 12 0[0 fino a 300 km., e del 24 0[0 per le percorrenze ulteriori; che trovasi in corso di approvazione la tariffa eccezionale 1009, per le spedizioni a vagone completo delle pietre greggie in blocchi o massi di scogliere, in partenza dalla stazione di Serra San Quirico e destinate a Fano ed a Pesaro, con abbuono della tassa erariale; ha significato quanto segue:

a) Che, per quanto riguarda la sabbia del Soratte, sono in corso trattative con l'Adriatica per concordare ribassi col concorso della detta Società ferroviaria e con abbuono di parte della quota governativa;

b) Che sono in corso le pratiche per ribassi da accordarsi ai trasporti dei minerali di ferro di Cogne ed agli asfalti delle miniere di San Valentino;

c) Che quanto alla domanda dell'on. Fazzari, per facilitazioni atte a sviluppare il traffico di legname, di carboni di legna, di minerali di ferro, ecc., dalla stazione di Monasterace, furono anche disposte indagini per accertare l'importanza del traffico che potrebbe svilupparsi,

e, in esecuzione di analoga raccomandazione fatta dal Consiglio, per accertare altresì se furono impiegati i mezzi necessari per ridurre al minimo le spese di produzione delle merci da trasportarsi.

><

Biglietti andata e ritorno fra Manzano ed Udine.

La Direzione Generale delle Ferrovie Meridionali, di accordo coll'Ispettorato Governativo, ha disposto per la istituzione, in via di esperimento, dei normali biglietti di andata e ritorno delle tre classi, dalla fermata di Manzano per la stazione di Udine.

><

Per la crisi vinicola piemontese.

Siamo informati che S. E. il Presidente del Consiglio dei Ministri ha vivamente raccomandalo ai singoli Ministeri interessati i voti stati rivolti al Governo del Re nel Consiglio dei viticultori piemontesi, tenutosi recentemente a Torino, sotto la presidenza dell'on. Villa e coll'intervento e l'adesione di parecchi deputati e senatori e dei rappresentanti di molti Corpi morali e sodalizi, onde venga sollecitamente in aiuto dell'industria vinicola.

L'ordine del giorno votato nel predetto Comizio è del tenore seguente: « In presenza della crisi vinicola che affligge la nostra regione e ne paralizza ogni attività economica, i viticultori piemontesi, riuniti in solenne Comizio in Torino, fanno caldi voti al Governo del Re perchè voglia, colla massima urgenza, venire in aiuto alla maggiore industria agraria nostra con tutti quei mezzi che si reputano più adatti, e tra i quali si indicano quelli seguenti:

« 1) Soppressione o almeno riduzione del dazio consumo nelle città;

« 2) Alcoolizzazione temporanea dei vini in franchigia colle stesse norme vigenti pei vini destinati all'estero;

« 3) Facoltazioni temporanee alla distillazione dei vini in ragione del 60 0[0 di abbuono;

« 4) Riduzione delle tariffe ferroviarie e dei noli marittimi pel trasporto dei vini e trasporto gratuito dei fusti vuoti al ritorno.

« Nonchè la seguente aggiunta proposta al medesimo: Sieno fatte nei nuovi trattati specialissime concessioni a quei paesi che favoriranno i nostri vini.

« Nell'imminente revisione delle tariffe doganali dei generi che sono coefficienti del costo di produzione del vino, siano imposti dazi inferiori al 5 0[0 sul valore (macchine, filo ferro, solfati di rame, manufatti, ecc., ecc. ».

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

La quarta Sezione del Consiglio di Stato ha preso la seguente decisione in materia di *asta pubblica:* « Le disposizioni dell'art. 76 del regolamento di contabilità generale dello Stato, relative ai termini per la pubblicazione degli avvisi d'asta, sono d'ordine pubblico, e la loro violazione importa la nullità dell'intero provvedimento. Hanno interesse a ricorrere contro l'avvenuta aggiudicazione coloro che avevano concorso per l'aggiudicazione dell'appalto ».

La prefata Sezione, in relazione alla sua decisione, ha considerato che, per la giurisprudenza consultiva e controversa del Consiglio di Stato, la prescrizione del citato art. 76 è d'ordine pubblico, ed aggiunge che in una sua importante decisione (del 1° maggio 1896) la Sezione stessa osservò: « Che allorquando nell'interesse dell'Amministrazione comunale è richiesta dalle vigenti disposizioni la maggiore pubblicità degli avvisi d'asta, e questa pubblicità sia mancata *anche in parte*, non si può affermare che l'interesse dell'Amministrazione comunale sia rimasto salvo solo perchè l'aggiudicazione riesce soddisfacente, perchè si ignora quali maggiori risultati avrebbe potuto offrire la gara, qualora si fosse dato agli avvisi quella maggiore pubblicità che imponeva la citata disposizione dell'art. 76 del regolamento per la contabilità generale dello Stato ».

><

Andamento dei lavori nel Porto e stazioni ferroviarie di Genova.

Il Sottosegretario per i Lavori Pubblici ha risposto oggi alla Camera ad una interrogazione intorno all'andamento dei lavori nel porto e stazioni ferroviarie di Genova, di fronte all'ultima legge votata dal Parlamento nell'agosto del 1897, e circa il portato degli escogitati emananti da una Commissione ch'ebbesi di recente ad occupare del tema.

L'on. Sottosegretario di Stato ha detto che i lavori, i quali si dividono in portuali e in ferroviari, non erano nella prima Convenzione ben determinati. Si addivenne perciò ad una seconda convenzione col Comune di Genova, nella quale furono stabilite 13 opere, di cui 9 marittime e 4 ferroviarie.

Molte delle opere portuali furono eseguite, si ottennero anzi economie per 3 milioni, che furono destinati ad altre nuove nuove opere.

Dei quattro lavori ferroviari, tre sono in via di esecuzione; non si è ancora posto mano al quarto lavoro, cioè alla galleria Carignano, per alcune difficoltà sôrte e per nuove proposte fatte. Furono studiati nuovi progetti. E l'Amministrazione ritiene che si possa provvedere egualmante al transito con lavori di minore difficoltà e di minore spesa.

In ogni modo ha assicurato la Camera che il Governo pone il maggiore interessamento allo svolgimento dei lavori nel porto di Genova.

><

Società costruzione ferrovia Eritrea.

Si è costituita a Ghinda, nella Colonia Eritrea, una Società in nome collettivo per la costruzione del tronco ferroviario Digdigta-Ghinda, sotto la ragione sociale « Ditta Grigolatti e Rosazza ».

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica:

Impianto di un binario tronco per il ricovero dei carri spartineve nella stazione di Campobasso, per L. 1300, oltre il materiale metallico d'armamento.

Impianto di due comunicazioni telefoniche fra il fabbricato viaggiatori ed i posti di manovra dei segnali nella stazione di Falconara, sulla linea Bologna-Ancona, per L. 1010.

Lavori di rinforzo all'armamento lungo il tronco Avezzano-Sulmona e per portare a m. 0.50 l'altezza della massicciata del binario di corsa fra i km. 107.407 e 171.707 della linea Sulmona-Roma, per L. 304,000.

Lavori di completamento per l'ampliamento del servizio merci nella stazione di Galliera, per L. 2000.

Impianto nelle Officine di Verona del carrello traversatore a raso, da m. 8, tolto d'opera nelle Officine di Firenze, per accoppiarlo a quello di eguale lunghezza già in opera nelle Officine di Verona, e per manovrare en-

trambi mediante l'energia elettrica da derivarsi dall'impianto municipale, per L. 19.400.

Lavori intesi ad arrestare la frana a monte della ferrovia Orte-Firenze al km. 305.100, per L. 4300.

Rete Mediterranea:

Consolidamento della testa murata del pennello ortogonale n. 14 al km. 232.171 della linea Montepescali-Asciano, per L. 6200.

Impianto di segnali a protezione del passo a livello presso il casello 38 della linea Sampierdarena-Confine francese, per L. 9230.

Consolidamento del rilevato ferroviario al chilometro 35.400 della linea Torino-Genova, per L. 19,200.

Sgombro e sistemazione delle frane cadute fra i chilometri 5.785 e 7.320 fra le stazioni di Castagnole e di Costigliole, sulla linea Castagnole-Asti-Mortara, per L. 12,450.

Ripristino dell'esercizio interrotto per frane al chilometro 96.100, sistemazione della falda a monte fra i km. 96.084-96.121, e lavori di difesa a mare fra i chilometri 96.130-96.149, fra le stazioni di Andora e di Cervo, sulla linea Sampierdarena-Confine francese, per L. 4590.

Costruzione di scale fisse in ferro nelle Officine di Rivarolo Ligure per poter accedere sui tetti delle medesime, per L. 1390.

Rete Sicula:

Ricostruzione del sottovia di m. 2 di luce al chilometro 183.263 della linea Bicocca-Santa Caterina, per L. 3900.

Lavori per riparare i danni arrecati dalle mareggiate al tratto di ferrovia Messina-Catania, nella località detta Contesse, fra i km. 331.141 e 331.800, e nella spiaggia di Tremestieri, fra i km. 329.740 e 329.860 da Palermo, per L. 70,000.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministro dei Lavori Pubblici — d'accordo cogli altri Ministri interessati — ha approvato le seguenti proposte delle Amministrazioni ferroviarie riguardanti concessioni speciali di tariffa:

1) Proposta dell'Adriatica perchè a datare dal 1° aprile 1902 venga rinnovata per un altro anno la concessione accordata alla Ditta Giovanni Cipollato fu M. per trasporto di legname da Belluno a Venezia, ferme restando le stesse condizioni;

2) Proposta della Mediterranea per la quale viene prorogata per un altro anno, alle identiche condizioni, la concessione accordata alla Ditta Verolini Felice pel trasporto di doghe a carro completo da Viterbo-Porta Romana a Civitavecchia;

3) Proposta dell'Adriatica per stabilire che i trasporti di calce e cemento che vengono effettuati dalla Ditta Fratelli Pesenti, possano aver luogo anche dalla stazione di Paratico, dirette alle stesse destinazioni estere per la via di Cormons, e siano pure ammessi al beneficio concessionale, consistente nell'abbuono del 10 0[0 sul prezzo normale della percorrenza italiana;

4) Proposta della Mediterranea perchè a decorrere dal 16 marzo 1902 sia rinnovata per un altro anno la concessione accordata alla Ditta Giovanni Cottino e Figli per trasporti di merci varie fra Torino e Chieri;

5) Proposta dell'Adriatica per la quale la concessione accordata alla Ditta Zuccherificio Agricolo Ferrarese per trasporti di carbon fossile da Venezia a Ferrara è prorogata per un altro anno alle medesime condizioni;

6) Proposta della Mediterranea di prorogare per un altro anno, a partire dal 1° giugno 1902, ed alle stesse condizioni già vigenti, la concessione accordata alla Ditta Luigi Pereno di Genova, pei trasporti di minerali di zinco a carro completo da Brescia, da Bergamo (anche provenienti da stazioni della Valle Seriana) destinati allo imbarco per l'estero;

7) Proposta dell'Adriatica per concessione alla Ditta Balletrero Brothers di effettuare i suoi trasporti di carboni minerali, in destinazione di Rezzato, Brescia, Ospitaletto Bresciano e Chiari, alle seguenti condizioni: *a*) impegno di trasportare un quantitativo minimo di 8000 tonnellate della merce entro l'anno corrente; *b*) prezzo di L. 0.03605 a tonnellata-chilometro per le prime 4000 tonnellate; *c*) prezzo di L. 0.03353 a tonnellata-chilometro per tutto il quantitativo eccedente.

— Con recente decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio è stata approvata la estensione della tariffa locale n. 401, piccola velocità, ai trasporti di marmo in blocchi, ed in massi anche squadrati, da Gaverrano a Pietrasanta, giusta la proposta all'uopo presentata dalla Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo.

— Con recente decreto del Ministro dei Lavori Pubblici sono state approvate le modificazioni ai prezzi della tariffa pel trasporto dei viaggiatori, dei bagagli e delle merci sulla ferrovia Sant'Ellero-Saltino, conformemente alla proposta all'uopo presentata dalla Società esercente la linea medesima. In dipendenza delle dette modificazioni la tariffa attuale dei viaggiatori viene aumentata del 25 0[0 per la salita, e diminuita del 25 0[0 per la discesa. Per le merci si porta una riduzione del 20 0[0 per la discesa, lasciando inalterata la tariffa per la salita.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Milano-Gallarate-Varese. — *Apertura all'esercizio della stazione di Cavaria-Oggiona.* — A partire dal 21 corrente mese, venne aperta all'esercizio la stazione di Cavaria-Oggiona, posta sulla linea Milano-Gallarate-Varese, fra le stazioni di Gallarate e di Albizzate, dalle quali dista rispettivamente m. 4640 e 2880.

La nuova stazione fu ammessa al solo trasporto dei viaggiatori.

Ferrovia Piove-Chioggia. — Il Consiglio Comunale di Chioggia ha approvato all'unanimità il seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio delibera di concorrere nella spesa di costruzione della linea ferroviaria Piove-Chioggia, con una somma annua di L. 3415.26, per anni 60; di pregare il Comitato, composto dei rappresentanti dei maggiori enti morali interessati, a rimanere in carica affinchè si adoperi presso il Governo allo scopo di sollecitarlo ad adempiere a tutte quelle formalità che sono di suo istituto, acciò l'opera entri nel periodo di attuazione nel più breve termine possibile ».

Ferrovia Castelvetrano-Porto Empedocle. — La Commissione per le ferrovie complementari ha approvato la relazione della Sotto-Commissione per questa ferrovia. Secondo le proposte della Sotto-Commissione, la linea, sezione ridotta, misurerebbe km. 115.475, avrebbe 16 stazioni, di cui le principali Porto Palo, Menfi, Sciacca, Ribera, Cattolica Eraclea, Montallegro.

Oltre questa linea principale, vi sarebbe poi una seconda linea S. Carlo-Bivio Sciacca, di km. 21 ed una terza da Castelvetrano a S. Carlo per Santa Margherita-Sabuca-Zabut, di km. 69.

Queste linee che, costruite a sistema normale, sarebbero costate 55 milioni, costeranno invece, a sezione ridotta, 39 milioni.

Ferrovia elettrica Corese-Rieti. — È stato presentato al Ministero dei Lavori Pubblici un progetto per una ferrovia elettrica fra Corese e Rieti. Sarà esercita da una Società anonima col capitale di sei milioni, usufruendo dell'acqua del Farfa, quando i Comuni interessati s'impegnino al contributo loro chiesto.

Ferrovia elettrica Brescia-Trento. — Si è costituita a Brescia una Società anonima per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia elettrica Brescia-Nave-Caffaro.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1901 al 20 aprile 1902.* — Nella decade dall'11 al 20 aprile 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 4,675,074.87, con un aumento di L. 139,509.49 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1901 al 20 aprile 1902 si ragguaglia a L. 122,644,128.80, presentando un aumento di L. 2,864,406.85 in confronto dello stesso periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 10 aprile 1902.* — Nella decade dal 1° al 10 aprile 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 3,860,432.97, con un aumento di lire 178,065.22 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 10 aprile 1902 si ragguaglia a L. 32,174,603.63, e presenta un aumento di lire 2,481,729.73 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1901 al 10 aprile 1902.* — Nella decade 1°-10 aprile 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 356,610, e presentano una diminuzione di L. 4749 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1901 al 10 aprile 1902 ammontano a L. 9,734,349, con un aumento di L. 104,257 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Tramvia elettrica Milano-Mombello. — Nell'adunanza tenuta a Senago venne discussa la convenienza di indire una sottoscrizione a fondo perduto o come compartecipazione all'impresa per la costruzione della linea tramviaria elettrica Affori-Cascina-Amata-Castelletto-Senago-Limbiate-Mombello (continuazione della Milano-Affori), ed infine venne deliberato un ordine del giorno in questo senso.

Intanto come ottimo auspicio alla riuscita del progetto, vennero sottoscritte le seguenti somme: conte Febo Borromeo L. 10,000, Giuseppe Manzi 6000, Bertarelli 5000, Degli Occhi 5000, Angelo Sioli 4000, dott. Paolo Monzini 3000, Fratelli Dotti 2000, colonnello Costantino Riboni 1500, dott. Luigi Ferrari 1000.

Tramvie di Milano. — Le tramvie comunali nello scorso marzo trasportarono 6,514,694 passeggieri, pari a 217,156 al giorno, mentre nel marzo del decorso anno la media giornaliera era stata di 178,625.

L'aumento giornaliero dei passeggieri fu quindi di 38,531.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti del mese di marzo 1902.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (276 chilom.), nel mese di marzo 1902, confrontato con quello dello stesso mese 1901, fu il seguente:

		1902 marzo	1901
Passeggieri trasportati	Num.	215,000	204,545
» introito	L.	842,000	853,671.12
Bagagli e cadaveri	Tonn.	605	615
» introito	L.	57,000	61,229.97
Bestiame trasportato	Capi	11,915	6,038
» introito	L.	36,000	27,066.36
Merce trasportata	Tonn.	84,600	84,690
» introito	L.	850,000	919,052.58
Introito complessivo	»	1,785,000	1,861,020.03
» chilometrico	»	6,467.39	6,742.83
Proventi diversi	»	85,000	85,009.89
Introito generale	L.	1,870,000	1,946,029.92
Spesa complessiva	»	915,000	913,446.19
» chilometrica	»	3,315.22	3,309.59
Introito netto	»	955,000	1,032,583.71

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Ferrovie Germaniche. — *Un tramway sospeso a Berlino.* — A Berlino si progetta di stabilire un tramway sospeso al disopra delle ferrovie e tramway, che già vi esistono.

I piani relativi a tale impresa fanno chiaramente rilevare l'utilità di questo nuovo mezzo di locomozione, visto che attualmente tutte le strade terrestri sono ingombrate dai tramway, omnibus, automobili, ecc.

Lo studio approfondito dei costruttori chiedenti la concessione relativa, fa rilevare la grande economia di questo sistema, che sarebbe composto di incastellature metalliche a più binari, che serviranno al trasporto dei viaggiatori e delle merci. I richiedenti sperano che questo duplice traffico sarà molto rimunerativo per la futura Compagnia.

Il signor O. Petri, direttore della Compagnia Continentale dei tramways aerei di Norimberga e della ferrovia sospesa di Elberfeld, ingegnere molto competente nella materia, ha visto i piani di questo nuovo tramway sospeso da stabilirsi a Berlino e si è mostrato favorevolissimo all'esecuzione del progetto.

Ferrovie Serbe. — Telegrafano da Belgrado che la Società per la costruzione delle ferrovie in Serbia, formatasi a Parigi, depositò oggi la cauzione di 100,000 denari in oro.

Ferrovia Transafricana. — Questa linea, destinata a collegare il Capo di Buona Speranza coll'Egitto, è finita ora fino a Ujiji, sulla costa del lago Tanganijka, ed è già possibile anche la trasmissione dei telegrammi dal Capo fino a quest'ultima destinazione, ad una distanza di 4000 chilometri.

I conduttori sono stati collocati su pali metallici isolati, spediti dall'Inghilterra. La natura selvaggia del paese mette naturalmente dei grandi ostacoli a questa intrapresa, ed è stato necessario di far trasportare tutto il materiale da portatori o sul dorso di animali, per dei percorsi di parecchie centinaia di chilometri.

Nessuno dei pali metallici pesa più di 70 chilogrammi, e la maggior parte di essi supera l'altezza di 4 metri.

Da qualche tempo la costruzione è stata fatta sul territorio dell'Africa orientale tedesca, di cui la linea attraversa tutta la parte occidentale.

Il Governo Tedesco ha acconsentito al passaggio della linea medesima, nei suoi possedimenti, a condizione che la Compagnia del Telegrafo transafricana si obblighi all'impianto di una linea speciale, attraverso l'Africa orientale tedesca, dal nord al sud, la quale apparterrà al Governo Tedesco e sarà impiegata esclusivamente pel traffico della sua Colonia. Questo Governo collegherà i suoi porti alla stazione d'Ujiji della linea transafricana.

Questa grande impresa è ora proseguita al nord fino a Fashoda, che è in comunicazione telegrafica con Khartum e Alessandria.

Ferrovie Cinesi. — Secondo notizie giunte a Vancouver dalla Cina un sindacato americano presieduto da Morgan ha chiesto al Governo cinese la concessione per la costruzione di una ferrovia da Pechino a Ciang-Kai-Ken. Il capitale di questo sindacato ascende a 1,500,000 taels.

Notizie Diverse

Costruzioni stradali straordinarie. — La Camera approvò, giovedì scorso, dopo non breve discussione, il disegno di legge per variazioni alle assegnazioni stabilite per costruzioni stradali.

Si tratta di disporre con questa legge di una parte dello stanziamento per costruzione di strade provinciali di serie, nella somma di L. 970,000, per trasferirla al capitolo *Casuali*, onde provvedere a costruzioni stradali straordinarie.

Con ciò resta tuttavia inalterato il totale degli stanziamenti per costruzioni stradali e resta immutata la dotazione riguardante ogni capitolo.

Le 970,000 lire si stornano dallo stanziamento per le seguenti opere, le quali, per mancanza o deficienza del contributo provinciale, senza del quale il Governo non può bandire gli appalti, si trovano provviste di una disponibilità di fondi superiore agli impegni esistenti, e sono:

La strada provinciale n. 8, da San Giovanni in Fiore a Cariati; la strada provinciale n. 15, lungo la valle del Trigno; la strada provinciale n. 29, da Rocca Imperiale allo Spirito Santo di Civita.

Lo stanziare altri fondi nel bilancio 1902-903 per queste tre opere condurrebbe ad un inutile accumularsi di residui; ond'è che si possono, senza danno alcuno, passare al capitolo *Casuali* gli stanziamenti che alle medesime si dovrebbero fare in L. 970,000, colle quali sarà invece provveduto utilmente ai seguenti lavori urgenti ed improrogabili, pei quali non sarebbe bastato lo stanziamento di questo capitolo, e cioè:

1° Completamento del ponte sul fiume Sangro con la costruzione della travata metallica (Aquila);

2° Tronco da Roccabernarda alla nazionale n. 61, presso Santa Severina, della strada provinciale n. 7 (Catanzaro);

3° Completamento del tronco dal Titolo di Lucito alla Masseria Pontillo, della strada provinciale n. 13 (Campobasso);

4° Completamento del settimo tronco della provinciale n. 40, da Sant'Elia a Pianisi a Colletorto (Campobasso);

5° Completamento del tratto dal fiume Gronde al Pallone Vetturino, della provinciale n. 8 (Cosenza).

Ricerca di ingegneri. — Lo Stato indipendente del Congo fa ricerca di ingegneri, per la costruzione di circa 1500 chilometri di ferrovie. Si possono avere dettagliate notizie al riguardo presso la Segreteria del Regio Istituto Tecnico superiore, piazza Cavour, n. 4, Milano.

Vetture automotrici a vapore. — Gli americani hanno cercato in questi ultimi anni di sostituire sulle linee d'interesse locale i treni trascinati da locomotive con singole vetture automotrici a vapore. Senza aumentare la spesa si può in tal guisa mettere un maggior numero di treni a disposizione del pubblico e quindi favorire il traffico.

Tutte le vetture esperimentate sono dello stesso tipo: un telaio portante una caldaia verticale del tipo Field; un piccolo scompartimento a bagagli, un compartimento capace di 40 a 60 viaggiatori e dei serbatoi d'acqua collocati o sotto il telaio o sul tetto della vettura.

Fin che si è andati alla velocità di 20 a 30 chilometri all'ora, le vetture hanno funzionato in modo soddisfacente, ma volendo raggiungere velocità di 60 a 70 chilometri, le caldaie non hanno potuto fornire la quantità di vapore sufficiente, i tubi si sono guastati e la variazione di peso risultante dal consumo dell'acqua ha prodotto insopportabili trepidazioni delle vetture.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Lavori e Forniture per Ferrovie.

Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Per prolungamento della galleria Stalletti al km. 302.624-302.654 della linea Taranto-Reggio. Imp. L. 20,000. Tempo utile per la presentazione delle offerte sino al 29 aprile corrente, ore 10.30;

Per riparazione alle tettoie viaggiatori e merci P. V. in stazione di Torino P. N. Importo L. 11,000. Tempo utile, come sopra, sino al 2 maggio p. v., ore 10.30;

Per ampliamento del servizio merci in stazione di Reggio Calabria. Importo L. 12,400. Tempo utile, come sopra, sino al 6 maggio p. v., ore 10.30.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Adunanze del Comitato e del Consiglio d'Amministrazione, 25 aprile). — Colla Ditta Morino e Sciegata di Villadossola, per fornitura di kg. 50,000 di dadi di ferro greggi;

Colla Ditta De Nicolò Ercole di Roma, per l'appalto dei lavori di raddoppio binario e modificazione livellette fra la stazione di Civitavecchia e l'asse del fabbricato viaggiatori di quella di Corneto;

Colla Ditta Fratelli Rizzi di Milano, per ampliamento e riordino del fabbricato viaggiatori della stazione di Genova P. P.;

Colla Società Siderurgica di Savona, per fornitura di 137,400 piastre ordinarie in ferro omogeneo per armamento:

Colla Ditta Sardelli Lucesio di Poggibonsi, per costruzione di 4 case cantoniere doppie fra Arbia ed Asciano;

Colla Ditta Fratelli Borini di Omegna, per l'appalto dei lavori nei ponti sui fiumi Mignone e Marta, rispettivamente ai chilometri 93.318.60 e 102.439.40 della linea Roma-Pisa;

Colla Ditta Denegri Attilio di Finalmarina, per ampliamento della stazione di Voltri;

Colla Ditta Marchetti Giovanni di Magliarino, per fornitura della ghiaia occorrente per la costruzione del secondo binario fra Pisa e Collesalvetti;

Colla Società Nazionale delle Officine di Savigliano, per fornitura di 500 tenditori completi;

Colla Ditta Giorgio Niccolini e C. di Firenze, per fornitura di kg. 30,000 d'intonaco bigio macinato all'olio di lino, per coloritura carri;

Colle Officine Meccaniche di Milano, per fornitura di 200 repulsori maschi in ferro per locomotive;

Colla Ditta Begovoeva Martino di Torino, per saltuarie riparazioni al rivestimento della galleria d'Exilles, lungo la Bussoleno-Confine;

Colla Ditta Bari Angelo di Siena, per costruzione di due cantoniere doppie alle progr. 206.307 e 210.944, fra Lucignano e Rapolano;

Colla Società Siderurgica di Savona, per fornitura di 28,800 stecche in acciaio per armamento;

Colla Ditta Fratelli Bosco di Torino, per fornitura di 1000 tenditori completi per carri.

Rete Sicula. — Con la Ditta Carminati, Toselli e C., di Milano, per la fornitura di 60 carri chiusi, dei quali 30 con freno, per una spesa complessiva di L. 339,900;

Col signor Andrea Dara fu Gabriele per la cessione di terreni occupati per l'esecuzione dei maggiori lavori di consolidamento della pila centrale del viadotto Fontane, sulla linea Palermo-Porto Empedocle;

Col signor Davantieri Pietro fu Antonino per l'appalto dei lavori relativi all'impianto di un quinto binario nella stazione di Canicattì, per l'importo di L. 9800;

Colla Ditta anzidetta per l'appalto delle opere occorrenti per la ricostruzione di un tratto di muro di chiusura nella stazione di Delia, per l'importo di L. 2400;

Col signor Giuseppe Luparello di Angelo per l'appalto dei lavori relativi alla costruzione di un cavalcavia in muratura al chilometro 135.680.10, fra le stazioni di Girgenti e di Porto Empedocle, per l'importo di L. 4800;

Col signor Vincenzo Rosa per l'appalto dei lavori relativi all'impianto delle bocche da incendio nelle stazioni di Messina e di Catania, per l'importo di L. 11,557;

Colla Ditta Luigi Conti per l'esecuzione dei lavori di restauro alle murature di rivestimento delle gallerie Portella, Fasella e Misericordia, sulla linea Bicocca-Caldare, per l'importo di L. 4500 ;

Col signor Giuseppe Foti per l'appalto dei lavori di consolidamento della pila spalla, lato Porto Empedocle, del viadotto Fontane, al chilometro 138.433 da Palermo, sulla linea Palermo-Porto Empedocle, per l'importo di L. 22,100 ;

Con la Società Nazionale delle Officine di Savigliano per l'appalto dei lavori relativi al rafforzamento di tutte le travate metalliche di luce non maggiore di metri 10 della linea Messina-Catania, per l'importo di L. 60,000.

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Monte di Malo (*Vicenza*) (1° maggio, ore 9). — Appalto dei lavori di costruzione di un fabbricato comunale ad uso scuole per la frazione di Priabona. Importo L. 10,736.84. Cauzione provv. L. 1000. Cauz. def. L. 1200. Fatali 16 maggio, ore 12.

Municipio di Torre Bairo (*Torino*) (2 maggio, ore 9, unico). — Appalto dei lavori per la condotta d'acqua. Importo L. 16,600, provvisoriamente aggiudicato col ribasso del 20° sul ribasso del 6.045 0[0. Cauz. provv. L. 850. Cauz. def. L. 1700.

Municipio di Ronco Canavese (*Torino*) (3 maggio, ore 10, 2ª asta). — Appalto dei lavori relativi alla condottura dell'acqua potabile per quel capoluogo e per le frazioni di Cenisio e Guario. Importo L. 13,355.

Municipio di Bagnacavallo (*Ravenna*) (5 maggio, ore 11, unico). — Appalto della fornitura del materiale occorrente alla manutenzione delle strade comunali pel quadriennio 1902-1905. Importo L. 64,000. Cauz. provv. L. 1200.

Municipio di Castelvecchio Santa Maria Maggiore (*Portomaurizio*) (5 maggio, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di costruzione della condotta delle acque potabili. Imp. L. 11,871.50, delle quali L. 10,871 50 a corpo e L. 1000 a misura. Cauz. provvisoria L. 700. Cauz. def. L. 1400. Ultimazione lavori 90 giorni.

R. Prefettura di Treviso (6 maggio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di sistemazione dell'argine sinistro del Livenza, da Lorenzaga al Gonfo Superiore di Corbolone, nel Comune di Motta di Livenza. Importo L. 40,200. Cauz. provv. L. 2000. Dep. per spese L. 2000. Consegna lavori 120 giorni.

Municipio di Savona (*Genova*) (6 maggio, ore 10, unico). — Appalto dei lavori per l'apertura della via di Mongrifone. Importo L. 78,346.38. Cauz. provv. L. 4500 e L. 2500 per spese. Cauzione def. L. 9000.

— (7 maggio, ore 10, unico). — Appalto dei lavori per la costruzione di un ponte obliquo in muratura, a tre arcate, sul torrente Letimbro, in prosecuzione del corso C. Colombo. Importo L. 120,000. Cauz. provv. L. 6000. Cauz. def. L. 12,000. Dep. per spese L. 4000. Offerte 6 maggio.

Amministrazione dell'Asilo infantile Franco Cecchini di Cordovado (*Udine*) (9 maggio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di costruzione del fabbricato ad uso asilo infantile, provvisoriamente aggiudicato al signor Gio. Batt. D'Aronco, domiciliato ad Udine, col ribasso del 7.25 0[0 su L. 33,748.58. Cauz. provv. L. 1000.

Municipio di Rovigo (12 maggio, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di urgentissima difesa frontale del piccolo tratto del froldo Rotta-Pioppa alla sinistra del Po di Venezia, Comune di Loreo. Importo L. 15,803.50. Cauzione provvisoria L. 792. Cauz. definitiva L. 1580.

R. Prefettura di Padova (13 maggio, ore 10). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti per la sistemazione del fiume Gorzone dalla confluenza del canale Santa Caterina fino a m. 222 inferiormente alla Pedagna di Stanghella, con coordinamento delle arginature dell'ultimo tronco del canale Santa Caterina e del fiume Fratta Gorzone. Importo L. 499,000. Cauzione provv. L. 25,000. Definitiva il decimo. Consegna lavori 600 giorni. Fatali da destinarsi.

Municipio di Padova (15 maggio, ore 10). — Appalto dei lavori per la costruzione di un cavalcavia e rampe di accesso sopra la linea ferroviaria, presso la stazione di Padova. Importo L. 170,000. Cauz. provv. L. 15,000. Fatali 31 maggio, ore 12.

Consorzio per la strada Vignola-Marano-Pavullo (*Marano sul Panaro, Modena*) (15 maggio, ore 11). — Appalto dei lavori di completamento, sistemazione e difesa del 1°, 2° e 3° tronco della strada consortile Vignola-Pavullo, compresi fra l'abitato di Marano o Riotorto, della lunghezza di m. 6305.95. Importo complessivo L. 163,989.36. Cauz. provv. L. 8000. Cauz. def. L. 16,000. Fatali 2 giugno, ore 14. Consegna lavori 3 anni.

Deputazione Provinciale di Genova (17 maggio, ore 10, unico). — Appalto di tutte le provviste ed opere occorrenti al completamento del tronco di strada provinciale n. 143, compreso tra Fornola e Bottagna nel Comune di Vezzano Ligure, di m. 2799.11, e per la complessiva manutenzione di tutte le opere stesse. Importo L 178,136.80, di cui L. 174,507.80 per lavori a misura e L. 3629 per compensi a corpo. Cauz. provv. L. 5000. Cauz. def. decimo. Consegna lavori 20 mesi.

Direzione di Commissariato Militare del X Corpo d'Armata, Napoli (6 maggio, ore 12). — Fornitura dei combustibili occorrenti al panificio militare di Napoli, durante il triennio dal 1° luglio 1902 al 30 giugno 1905, in 2 lotti, e cioè: 1° carbone Cardiff quintali 3300 a L. 3.60, Coke quintali 120 a L. 5.50. Importo L. 12,540. Cauzione provv. L. 878; 2° legna in pezzi quintali 6900 a L. 2.60, legna in fascine quintali 3300 a L. 2.90. Importo L. 27,510. Cauzione provv. L. 1926. Fatali 13 maggio, ore 12.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Artiglieria, Laboratorio Pirotecnico di Capua — Caserta — (3 maggio, ore 11). — Fornitura di legna forte da ardere, quintali 4000 a L. 2.40. Importo L. 9600. Cauzione provv. L. 960. Consegna 20 giorni.

Direzione di Commissariato Militare del V Corpo d'Armata, Verona (6 maggio, ore 12). — Fornitura dei combustibili occorrenti al panificio militare di Verona dal 1° luglio 1902 al 30 giugno 1905, in due lotti: 1° carbone Cardiff, quintali 7500 a L. 4.25; carbone Coke quintali 450 a L. 5. Importo L. 34,125. Cauzione provvisoria L. 2400; 2° legna in pezzi quintali 21,000 a L. 3.60, legna in fascine quintali 6000 a L. 3.50. Importo L. 96,600. Cauzione provvisoria L. 6800.

Direzione di Commissariato Militare del IX Corpo d'Armata, Roma (6 maggio, ore 12). — Fornitura di combustibili per gli stabilimenti delle sussistenze militari in Roma, in 2 lotti: 1° carbone Cardiff quintali 15,000 a L. 4.40, carbone Coke quintali 800 a L. 5.20. Importo L. 70,200. Cauzione provv. L. 4914; 2° legna in pezzi quintali 20,000 a L. 2.50; legna in fascine quintali 6000 a L. 2.50. Importo L. 65,000. Cauzione provv. L. 4550. Fatali 13 maggio, ore 12.

Direzione di Commissariato Militare del II Corpo d'Armata, Alessandria (6 maggio. ore 12). — Fornitura dei combustibili occorrenti agli stabilimenti delle sussistenze militari in Alessandria, durante il triennio dal 1° luglio 1902 al 30 giugno 1905, in 2 lotti, e cioè: 1° carbone minerale Newcastle quintali 12,000 da fornirsi in 3 anni a L. 3.60. Cauz. provv. L. 3000; 2° legna in pezzi quintali 18,000 da fornirsi in 3 anni a L. 3.50, legna in fascine quintali 3000 a L. 3. Cauzione provvisoria L. 5000. Fatali 13 maggio, ore 13.

Direzione di Commissariato Militare del I Corpo d'Armata, Torino (6 maggio, ore 12). — Fornitura di combustibili occorrenti allo stabilimento delle sussistenze militari di Torino, durante il triennio dal 1° luglio 1902 al 30 giugno 1905, in 2 lotti: 1° carbone Cardiff quintali 10,500 a L. 5. Importo L. 52,500. Cauzione provv. L. 3675; 2° legna in pezzi quintali 30,000, legna in fascine quintali 3000 a L. 3.50. Importo L. 115,500. Cauzione provvisoria L. 8085.

Sezione staccata di Commissariato Militare di Padova (6 maggio, ore 12). — Fornitura del combustibile occorrente ai panifici militari di Padova e Treviso, durante il triennio dal 1° luglio 1902 al 30 giugno 1905, e cioè: pel panificio di Padova, legna in pezzi (di essenza forte) quintali 14,400 a L. 3.50. Importo L. 50,400. Cauzione L. 3528; pel panificio di Treviso, legna in pezzi (di essenza forte) quintali 11,100 a L. 3.50. Importo L. 38,850. Cauzione L. 2720. Fatali 13 maggio, ore 12.

Direzione di Commissariato Militare di Milano (6 maggio, ore 12). — Fornitura di combustibili occorrenti al panificio militare di Milano, dal 1° luglio 1902 al 30 giugno 1905, in 2 lotti: 1° carbone Cardiff quintali 11,250 a L. 4.20, carbone antracite quintali 75 a L. 5.50. Importo L. 47,662.50. Cauz. provv. L. 3337; 2° legna in pezzi quintali 17,010 a L. 8.20, legna in fascine quintali 8490 a L. 3.20. Importo L. 81,600. Cauz. L. 5712. Fatali 13 maggio, ore 13.

Direzione di Commissariato Militare del IV Corpo d'Armata, Genova (6 maggio, ore 12). — Fornitura di combustibili occorrenti al panificio militare di Genova dal 1° luglio 1902 al 30 giugno 1905,

in 2 lotti, e cioè: carbone Cardiff quintali 6000 a L. 4.35, carbone Coke quintali 300 a L. 6.50. Importo L. 30,660. Cauz. provvisoria L. 2150; 2° legna in pezzi quintali 1700 a L. 5, sansa quint. 1200 a L. 4.50. Importo L. 62,500. Cauzione provv. L. 4375. Fatali 13 maggio, ore 13.

Direzione di Commissariato Militare del XII Corpo d'Armata, Palermo (6 maggio, ore 12). — Fornitura di legno in pezzi e in fascine e carbone Cardiff, occorrenti allo stabilimento delle sussistenze militari di Palermo, in 2 lotti, e cioè: 1° legna in pezzi quintali 11,000 a L. 2.70. Importo L. 29,700; legna in fascine quintali 1200 a L. 2.90. Importo L. 3480. Cauz. L. 2300; 2° carbone Cardiff quintali 3900 a L. 4.40. Importo L. 17,160. Cauzione L. 1200.

Sezione staccata di Commissariato Militare, Piacenza (6 maggio, ore 12). — Fornitura dei combustibili occorrenti al panificio militare di Piacenza durante il triennio dal 1° luglio 1902 al 30 giugno 1905, in 2 lotti: 1° carbone Cardiff quintali 7500 a L. 4.75. Importo L. 35,625. Cauzione L. 2494; 2° legna in pezzi quintali 18,000 a L. 3.40. Importo L. 65,400. Cauzione L. 4578; legna in fascine quintali 1200 a L. 3.50. Importo L. 65,400. Cauz. L. 4578.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Aprile 19	Aprile 26
Azioni Ferrovie Biella	L. 540	540
» » Mediterranee	» 463.50	460.50
» » Meridionali	» 664.50	658.50
» » Pinerolo (1ª emiss.)	» 390	390
» » » (2ª »)	» 375	375
» » Secondarie Sarde	» 218	225
» » Sicule	» 665	669
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.*	L. 336	337.75
» » Cuneo 3 0/0	» 362	362
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1/2 %	» 100	100
» » Mediterranee 4 0/0	» 502 75	502.75
» » Meridionali	» 332.50	332.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 316	316
» » » 2ª emiss. »	315	315
» » Sarde, serie *A.*	» 332	332.50
» » » serie *B.*	» 332	332.50
» » » 1879	» 332	332.50
» » Savona	» 362	362
» » Secondarie Sarde	» 501.50	505
» » Sicule 40/0 oro.	» 519	519
» » Tirreno	» 509	509
» » Vittorio Emanuele	» 366	364

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1901-1902. — *Dall'11 al 20 Aprile 1902. — 29ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4760	4726	+ 34	1028	1033	— 5
Media	4760	4730	+ 30	1016	1030	— 14
Viaggiatori	1,898,971.21	1,879,440.14	+ 19,531.07	64,288.81	64,339.09	— 50.28
Bagagli e cani	114,859.93	115,959.94	— 1,100.01	1,277.51	1,289.75	— 12.24
Merci a G.V. e P.V. acc.	396,703.96	394,094.57	+ 2,609.39	12,375.47	12,649.75	— 274.28
Merci a P. V.	2,107,443.13	1,992,938.06	+ 114,505.07	79,154.85	74,854.08	+ 4,300.77
TOTALE	4,517,978.23	4,382,432.71	+ 135,545.52	157,096.64	153,132.67	+ 3,963.97
Prodotti *dal 1° Luglio 1901 al 20 Aprile 1902.*						
Viaggiatori	44,811,249 90	45,451,454.26	— 640,204.36	1,879,196.60	1,936,818.34	— 57,621.74
Bagagli e cani	2,257,748.98	2,324,325.52	— 66,576.54	47,802.02	50,693.38	— 2,891.36
Merci a G.V. e P. V. acc.	11,611,309.12	11,047,620.08	+ 563,689.04	398,248.03	376,695.78	+ 21,552.25
Merci a P. V.	59,391,337.91	56,467,563.23	+ 2,923,774.68	2,247,236.24	2,124,551.36	+ 122,684.88
TOTALE	118,071,645.91	115,290,963.09	+ 2,780,682.32	4,572,482.89	4,488,758.86	+ 83,724.03
Prodotto per chilometro.						
della decade	949.16	927.30	+ 21.86	152.82	148.24	+ 4.58
riassuntivo	24,804.97	24,374.41	+ 430.56	4,500.48	4,358.02	+ 142.46

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

28ª Decade — Dal 1° al 10 Aprile 1902

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI FUORI TRAFFICO	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	PRODOTTI per chilom.
RETE PRINCIPALE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1902	130,786.00	3,912.00	20,752.00	111,912.00	1,848.00	269,210.00	618.00	436.00
1901	133,404.00	3,779.00	24,054.00	116,407.00	2,040.00	279,684.00	618.00	453.00
Differenze nel 1902	− 2,618.00	+ 133.00	− 3,302.00	− 4,495.00	− 192.00	− 10.474.00	»	− 17.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1901 AL 10 APRILE 1902.								
1901-902	2,744,998.00	71,824.00	635,637.00	3,995,346.00	40,239.00	7,488,044.00	618.00	12,117.00
1900-901	2,710,526.00	67,424.00	639,613.00	3,971,603.00	45,601.00	7,434,767.00	618.00	12,030.00
Differenze nel 1901-902	+ 34,472.00	+ 4,400.00	− 3,976.00	+ 23,743.00	− 5,362.00	+ 53,277.00	»	+ 87.00
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1902	44,117.00	1,241.00	9,369.00	23,522.00	764.00	79,013.00	482.00	164.00
1901	43,669.00	1,206.00	8,419.00	20,555.00	746.00	74,595.00	482.00	155.00
Differenze nel 1902	+ 448.00	+ 35.00	+ 950.00	+ 2,967.00	+ 18.00	+ 4,418.00	»	+ 9.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1901 AL 10 APRILE 1902.								
1901-902	1,015,522.00	23,052.00	301,720.00	695,732.00	8,377.00	2,044,403.00	482.00	4,242.00
1900-901	965,724.00	20,206.00	287,570.00	737,710.00	8,494.00	2,019,704.00	482.00	4,190.00
Differenze nel 1901-902	+ 49,798.00	+ 2,846.00	+ 14,150.00	− 41,978.00	− 117.00	+ 24,699.00	»	+ 52.00
STRETTO DI MESSINA								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1902	4,636.00	234.00	491.00	2,995.00	31.00	8,387.00	23.00	365.00
1901	4,101.00	158.00	338.00	2,452.00	31.00	7,080.00	23.00	308.00
Differenze nel 1902	+ 535.00	+ 76.00	+ 153.00	+ 543.00	»	+ 1,307.00	»	+ 57.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1901 AL 10 APRILE 1902.								
1901-902	111,404.00	5,398.00	28,258.00	56,780.00	62.00	201,902.00	23.00	8,778.00
1900-901	98,822.00	3,634.00	21,724.00	51,379.00	62.00	175,621.00	23.00	7,636.00
Differenze nel 1901-902	+ 12,582.00	+ 1,764.00	+ 6,534.00	+ 5,401.00	»	+ 26,281.00	»	+ 1,142.00

COMPAGNIA DEI FRENI WESTINGHOUSE

THE WESTINGHOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED

LONDRA — York Road, King's Cross, N. — **LONDRA**

Freno Westinghouse ad azione rapida

Apparecchi di Freno Westinghouse ordinati durante l'anno 1900.

Freni automatici	Al 31 dicembre 1899		Al 31 dicembre 1900		Aumento nell'anno	
	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli
Inghilterra	3964	35817	4094	36652	130	835
Francia	4047	33427	4455	34037	408	610
Germania	7258	42268	7798	45149	540	2881
Russia	2384	16796	5182	32633	2798	15837
Austria-Ungheria	723	6441	755	6990	32	549
Belgio	1065	6705	1230	7476	165	771
Olanda	658	3588	691	3791	33	203
Italia	688	5297	837	6488	149	1191
Svezia	61	536	61	646	—	110
Svizzera.	816	6324	830	6462	14	138
Spagna	21	202	29	202	8	—
Rumania	185	698	209	698	24	—
Bulgaria, Serbia e Turchia.	—	26	—	26	—	—
India	56	110	56	110	—	—
China	123	84	123	84	—	—
Persia	—	36	4	36	4	—
Africa	11	73	11	73	—	—
Australia	1591	21133	1804	26264	213	5131
Repubblica Argentina . .	173	711	183	841	10	130
America	36484	993293	38398	1125529	1914	131236
Totale . . .	60308	1173565	66708	1334104	6400	160539

Aumento totale nel 1900, apparecchi N. **166939.**

AGENZIA PER L'ITALIA: Ing. GIUSEPPE GOGLIO - TORINO

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

BIGLIETTI SEMPLICI					BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO					
(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	Londra (2)		Parigi (3)		Londra (4) (Diritto di porto compreso)			Parigi (5)		
	1a classe	2a classe	1a classe	2a classe	1a classe	2a classe	validità	1a classe	2a classe	validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne) .	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 65	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	-			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—				
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	-			
Napoli (id. id.).	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	-			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possone recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE							Treno lusso PENINSULAR-EXPRESS part. da Londra il venerdì
					(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	—	9 — a.	10 — a.	—	—	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	—	—	↓	—	11 — a.	—		—
Douvres. . . . . —	—	11 06 a.	↓	—	1 — p.	11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	—	12 31 p.	↓	—	2 20 p.	12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	(F)	12 35 p.	↓	—	2 24 p.	12 24 a.		12 24 a.
	W. R.	Déjeuner	↓					
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 20 p.	↓	—	3 — p.	1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.	↓	1 26 p.	↓	—	3 06 p.	1 56 a.		↓
Boulogne-Tintelleries Arr.	↓	1 58 p.	↓	—		2 29 a.		↓
Boulogne-Tintelleries Par.	↓	1 59 p.		—	↓	2 31 a.		↓
Folkestone . . . Par.	↓		11 50 a.	—	↓			↓
Boulogne (Buffet) Maritime o.E.oc. Arr.	↓	↓	1 30 p.	—	↓	↓		↓
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.	↓	↓	1 34 p.	—	↓	↓		↓
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.	↓	↓	2 20 p.	—	↓	↓		↓
Boulogne (Buffet) Central Arr.	↓	↓	2 25 p.	—	↓	↓		↓
Boulogne (Buffet) Central Par.	↓		2 35 p.	—				
Amiens (Buffet) . Arr.	↓	3 44 p.	4 10 p.	—	5 16 p.	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) . Par.		3 49 p.	4 15 p.	—	5 21 p.	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.	5 45 p.	5 50 p.	—	7 — p.	5 50 a.		Per la grande cintura ↓
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	5 52 p.	—	7 42 p.	—	7 42 p.	7 03 a.		↓
Paris-PLM (Buff.) Arr.	6 32 p.	—	8 32 p.	—	8 32 p.	7 43 a.		↓
	1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)	1a 2a cl.	1a 2a cl.	Lusso (X)	(M)	(N)	↓
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	10 20 p.	10 30 p.	1 35 p.	9 30 a.	2 — p.	↓
Dijon . . . . Arr.	12 20 p.	1 33 a.	2 40 a.	3 45 a.	5 38 p.	2 24 p.	7 15 p.	9 35 a.
Evian . . . . —	2 16 p.	10 45 a.	—	2 16 p.	—	—	—	—
Genève . . . . —	10 43 a.	6 57 a.	—	11 14 a.	—	10 45 p.	—	—
Le Fayet-St-Gervais (Chamonix). . . . —	8 31 p.	12 20 p.	—	8 — p.	—	—	—	1 — p.
Aix-les-Bains . . . . —	8 58 a.	6 02 a.	6 46 a.	1 54 p.	9 39 p.	8 51 p.	12 21 a.	1 42 p.
Chambéry. . . . . . —	9 32 a.	6 37 a.	7 10 a.	2 31 p.	9 59 p.	9 26 p.	12 45 a.	2 03 p.
Modane . . . . —	1 46 p.	—	9 57 a.	7 42 p.	12 29 a.	—	3 34 a.	4 55 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	18 55	—	14 22	4 55	—	—	8 20 a.	21 16
Torino. . . . . . . Par.	20 —	—	14 50	6 45	—	—	8 45	Sleeping-car con Dining-car ↓
Novara . . . . . . Arr.	21 56	—	16 47	9 14	—	—	10 55	↓
Milano . . . . . . Arr.	23 05	—	17 45	10 15	—	—	12 6	↓
Venezia. . . . . . Arr.	—	—	23 30	—	—	—	18 45	↓
Torino. . . . . . . Par.	20 05	—	15 —	5 25	—	—	8 40	↓
Genova . . . . . . Arr.	23 20	—	18 25	8 45	—	—	12 —	↓
San-Remo. . . —	5 45	—	23 33	—	—	—	16 44	↓
Pisa. . . . . —	3 20	—	23 25	12 35	—	—	17 —	↓
Firenze . . . . —	7 15	—	1 20	17 28	—	—	19 15	↓
Livorno. . . . —	5 36	—	0 7	15 5	—	—	18 —	↓
Roma . . . . —	10 10	—	7 —	19 15	—	—	23 43	↓
Napoli . . . . —	18 35	—	13 36	0 35	—	—	7 —	↓
Brindisi . . . . —	—	—	8 16	—	—	—	18 7	↓
Torino. . . . . . . Par.	20 05	—	—	—	—	—	8 40	21 30
Alessandria . . . . Arr.	21 32	—	—	—	—	—	10 13	22 59
Bologna . . . . —	2 31	—	—	—	—	—	14 50	3 01
Ancona . . . . —	7 13	—	—	—	—	—	23 —	6 40
Brindisi. . . . —	21 48	—	—	—	—	—	10 59	17 20
Firenze . . . . —	6 34	—	—	—	—	—	18 3	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	13 10	—	—	—	—	—	23 25	
Napoli. . . . . . . Arr.	18 35	—	—	—	—	—	7 —	

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . Par.	8 50	—	—	15 5	Lusso (X)	—	—
Roma . . . . —	14 30	—	—	23 10		—	—
Firenze . . . . —	21 10	—	—	6 10	—	—	—
Brindisi . . . . —	7 —	—	—	17 33	—	—	—
Ancona . . . . —	20 25	—	—	5 35	—	—	—
Bologna. . . . . —	1 35	—	—	10 30	—	10 30	—
Alessandria . . . . . —	7 15	—	14 20	17 10	—	21 55	—
Torino. . . . . . . Arr.	9 2	—	16 05	19 10	—	23 35	—
Brindisi. . . . . . Par.	—	—	18 35	—	—	9 42	—
Napoli. . . . . —	8 50	—	15 50	—	—	23 15	—
Roma . . . . —	14 50	—	21 —	—	14 20	8 15	—
Livorno . . . . —	21 6	—	2 —	8 30	19 25	13 15	—
Firenze . . . . —	19 35	—	21 5	7 15	17 30	12 10	—
Pisa. . . . . —	22 15	—	3 5	9 8	20 45	15 —	—
San Remo . . . —	18 32	—	1 45	8 9	—	14 15	—
Genova . . . . —	3 5	—	7 5	14 55	0 35	20 —	—
Torino. . . . . . . Arr.	7 —	—	10 25	19 10	4 50	23 35	—
Venezia . . . . . . Par.	—	—	—	8 45	—	14 —	—
Milano . . . . . . Par.	—	—	7 5	16 —	—	20 15	—
Novara . . . . —	—	—	8 7	17 1	—	21 15	—
Torino. . . . . . . Arr.	—	—	10 20	19 5	—	23 10	—
	(D)						
Torino. . . . . . . Par.	7 45	—	13 30	19 30	4 26	—	24 —
Modane (ora franc.). —	11 35 a.	—	5 20 p.	10 10 p.	7 24 a.	—	3 20 a.
Chambéry . . . . . . —	3 — p.	—	8 38 p.	12 22 a.	9 35 a.	6 47 a.	5 57 a.
Aix-les-Bains . . . . —	3 44 p.	—	9 12 p.	12 04 a.	9 55 a.	7 22 a.	6 18 a.
Le Fayet-St-Gervais —	11 15 a.	—	4 15 p.	2 — p.	—	—	—
Evian . . . . . —	12 38 p.	—	5 32 p.	—	—	4 40 a.	—
Genève . . . . —	1 52 p.	—	8 02 p.	9 10 p.	—	5 52 a.	8 38 a.
	1a cl.						
Dijon . . . . —	12 4 a.	—	1 59 a.	5 9 a.	2 19 p.	1 23 p.	11 33 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	6 9 a.	—	6 38 a.	9 23 a.	6 41 p.	6 31 p.	5 15 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 12 a.		—	10 8 a.	—	6 47 p.	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	8 03 a.		—	10 52 a.	—	7 42 p.	
	1a 2a cl.	(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl.	Déjeun. 1a 2a cl. W.R(A)		Pranso 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	8 40 a.	9 35 a.	10 30 a.	11 20 a.	—	9 — p.	
Amiens (Buffet) . Arr.	10 28 a.	↓	12 mer.	12 52 p.	—	10 46 p.	
Amiens (Buffet) . Par.	10 33 a.	↓	12 20 p.	12 57 p.	—	10 51 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	12 18 p.	↓	1 50 p.		—		
Boulogne (Buffet) Central Par.	12 28 p.	↓	1 53 p.	↓	—	↓	
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.	↓	↓	1 58 p.	↓	—	↓	
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.	↓	↓	2 12 p.	↓	—	↓	
Boulogne (Buffet) Maritime ora E.oc. Par.	↓	↓	2 08 p.	↓	—	↓	
Folkestone . . . Par.	↓	↓	4 10 p.	↓	—		
Boulogne-Tintelleries Arr.	12 07 p.	↓		↓	—	12 31 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.	12 09 p.	↓	↓		—	12 33 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.	12 45 p.		↓	2 55 p.	—	1 12 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.	12 57 p.	1 15 p.	↓	3 01 p.	—	1 21 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.	1 30 p.		↓	3 19 p.	—	1 39 a.	
Calais Maritime ora Eur. occ. Par.	1 26 p.		↓	3 15 p.	—	1 35 a.	
Douvres. . . . . . . —	3 05 p.		↓	5 15 p.	—	3 40 a.	
Londres Victoria . Arr.	—		↓	7 — p.	—	—	
Londres Ch.-Cross. Arr.	4 55 p.		5 50 p.	—	—	5 40 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande-Cintura.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da l'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant riservato ai viaggiatori di 1a classe. Non sono ammessi i viaggiatori di 2a classe se non pagano il supplemento dalla 2a alla 1a classe. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 10.30 ant. — *Da P.-L.-M. verso Calais* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Calais col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 11.20 ant. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.30 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino. — (X) Dal 20 novembre al 9 gennaio i treni di lusso Parigi-Roma avranno luogo tre volte per settimana, cioè: il lunedì, mercoledì e venerdì in partenza da Parigi; martedì, giovedì e sabato in partenza da Modane. Dal 10 gennaio fino al 15 maggio tutti i giorni. Questo treno è composto di *wagons-lits* e di *restaurant*.

Torino, 1902 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Bodoni, 2.

ANNO XXXV. Sabato, 3 Maggio 1902 NUM. 18.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia . . . . L.	20	11	6
Per l'Estero . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

IL CONSORZIO PER IL PORTO DI GENOVA

Diamo un largo sunto delle principali disposizioni contenute nel disegno di Legge recentemente presentato dal Governo alla Camera per la costituzione di un Consorzio autonomo per la esecuzione delle opere e per l'esercizio del porto di Genova, e del quale gli Uffici iniziarono sabato scorso l'esame, nominando la maggior parte relatori con mandato favorevole.

Approvato che sia dal Parlamento ne riferiremo il testo ufficiale definitivo.

È costituito un Consorzio obbligatorio, avente mandato di provvedere, con gli speciali fondi attribuitigli, alle opere, alla gestione ed al coordinamento dei servizi nel porto di Genova.

Il Consorzio ha la durata di 57 anni, e provvede direttamente: 1° alla amministrazione dei fondi e dei proventi assegnatigli; 2° alla esecuzione delle opere portuali ordinarie e straordinarie, nonchè alla manutenzione delle opere stesse e di quelle già esistenti nel porto di Genova; 3° alle spese per impianti ferroviari di qualunque genere sulle calate, e per le linee di accesso destinate esclusivamente al servizio del porto; 4° ai servizi marittimi portuali contemplati nella parte prima, titolo terzo del Codice per la marina mercantile, salve le eccezioni risultanti dall'ultimo comma del presente articolo; 5° a promuovere, nelle forme legali e con tutti i mezzi che potranno rientrare nella sua competenza, il coordinamento ed il miglioramento degli altri servizi svolgentisi nel porto, nonchè a regolare e disciplinare in simile maniera ogni genere di prestazione dell'opera personale fatta dagli individui addetti ai lavori ed ai servizi del porto; 6° alle spese di qualunque natura necessarie per il disimpegno delle attribuzioni sopra indicate.

È per altro escluso dalla competenza del Consorzio tutto quanto concerne le opere, le servitù ed i servizi militari di terra e di mare, il servizio di pilotaggio, la polizia giudiziaria e la giurisdizione penale marittima del porto, la pubblica sicurezza, la sanità pubblica e la dogana.

Il Consorzio è costituito: dallo Stato; dalle Provincie e dai Comuni di Genova, Milano e Torino; dalla Camera di commercio ed arti di Genova; dall'Ente dirigente il servizio ferroviario nel porto di Genova.

Il presidente del Consorzio è nominato dal Governo.

A far parte dell'assemblea consortile sono inoltre ammessi due delegati degli operai addetti ai lavori od ai servizi del porto, e cioè: un operaio scelto fra i Caravana del Porto Franco, e nominato dall'assemblea di questa corporazione; un operaio scelto fra quelli addetti ai lavori ed ai servizi del porto di Genova, mediante elezione fatta in un'assemblea composta dai presidenti delle società o corporazioni costituite esclusivamente con operai addetti ai lavori od ai servizi del porto stesso.

Per l'ordinario disbrigo degli affari e pel disimpegno delle altre funzioni, che saranno stabilite dal regolamento, è costituito in seno al Consorzio un Comitato esecutivo composto dei seguenti membri; il presidente del Consorzio; il consigliere di prefettura; l'ingegnere-capo del Genio civile; il capitano di porto; il funzionario tecnico dell'ufficio del Regio Ispettorato generale delle Strade ferrate del Circolo di Genova; il direttore della dogana; tre membri eletti dall'assemblea generale del Consorzio fra gli altri suoi componenti residenti in Genova.

Il Consorzio, per disimpegnare le attribuzioni e per sostenere gli oneri diferitigli, ha a sua disposizione ed amministra i seguenti proventi:

a) Per surrogazioni stabilite od autorizzate dalla presente legge: 1° Residuo dei fondi stanziati con la legge del 2 agosto 1897, n. 349; 2° Contributi imposti alle Provincie ed ai Comuni; 3° Contributo fisso annuale dato dallo Stato come rimborso delle spese di manutenzione; 4° Frutti dell'uso, della concessione e dell'affitto di aree, fabbricati, locali, impianti e meccanismi del porto di Genova; 5° Somme versate da privati come rimborso delle spese occorse per risarcimento di danni arrecati alle opere, impianti, ecc., in contravvenzione alla polizia tecnica dei porti;

b) Per contribuzioni imponibili: 6° Prodotte della imposizione di speciali tasse portuali, rimanendo sempre devoluti allo Stato i proventi ordinari delle tasse di ancoraggio e degli altri diritti marittimi generali:

c) Pel credito: 7° Fondi ricavati mediante il prestito e le altre operazioni finanziarie consentiti dalla presente legge;

d) Per liberalità: 8° Beni e somme provenienti da successioni testamentarie, da donazioni, da oblazioni volontarie;

e) Per altri titoli: 9° Somme di qualsivoglia provenienza messe a disposizione del Consorzio.

Per gli oneri di esecuzione delle opere contemplate dalla legge 2 agosto 1897, lo Stato corrisponde annualmente al Consorzio i fondi correlativamemte stanziati.

Oltre ai fondi stanziati annualmente in bilancio, per effetto della legge predetta, lo Stato cede al Consorzio ogni suo diritto per la riscossione delle quote di contributo dovute dalle Provincie e dai Comuni ai termini dell'art. 4 della lègge citata.

Il Consorzio provvede a sua volta, per rimborsare all'Ente dirigente il servizio ferroviario del porto di Genova, le somme al medesimo dovute per le opere esclusivamente ferroviarie delle stazioni, da questo eseguite ai termini della legge predetta.

Per l'acceleramento dei lavori dipendenti dalla citata legge 2 agosto 1897, il Consorzio è autorizzato a stipulare un atto speciale per surrogarsi al Municipio di Genova nella anticipazione delle somme occorrenti, ed a novare le obbligazioni per tale titolo contratte dal Municipio stesso mediante le due convenzioni rispettivamente stipulate con il Regio Governo, la Cassa di risparmio di Genova e quella delle provincie Lombarde il 20 agosto 1898 ed il 19 gennaio 1901, approvate, la prima con Regio Decreto 14 settembre 1898 e la seconda con Regio Decreto 3 febbraio 1901.

L'elenco delle Provincie e dei Comuni chiamati a concorrere nelle spese sostenute dal Consorzio per opere portuali, in eccedenza del predetto fondo dipendente dalla legge 2 agosto 1897, e la determinazione delle rispettive quote di contributo, sono fatti con le norme e con i criteri segnati in proposito dalla legge 2 aprile 1885. La misura complessiva di tale contributo è per altro ridotta al 10 per cento. Agli effetti del concorso delle Provincie e dei Comuni, sono considerati come opere portuali gli impianti ferroviari sulle calate e gli allacciamenti del porto con le stazioni.

Per gli oneri di manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere marittime esistenti nel porto, lo Stato conferisce al Consorzio, in rate trimestrali, una somma a corpo annua di L. 500,000 per i primi 12 anni e di L. 750,000 per gli anni successivi. La decorrenza di tale obbligo dello Stato sarà fissata dal regolamento.

Lo Stato cede al Consorzio l'uso gratuito di tutte le opere, aree, edifici, attrezzi, mobili, galleggianti, macchinari ed impianti che esistono nel porto e che sono di sua spettanza, eccezione fatta per tutto quanto occorre per i servizi che, giusta l'art. 1, ultimo comma della presente legge, rimangono nella esclusiva competenza dello Stato.

Il Consorzio riscuote e percepisce, in luogo e coi privilegi dello Stato, i canoni dovuti da terzi per concessione od affitto di tali beni; è autorizzato sia a stipulare nuove concessioni o locazioni, sia a mantenere, modificare, risolvere o riscattare quelle esistenti, ai termini delle condizioni dei rispettivi contratti.

È data facoltà al Consorzio di imporre e riscuotere speciali tasse portuali sui passeggieri e sulle merci imbarcate e sbarcate. Le tasse speciali sui passeggieri possono variare secondo il numero di essi e secondo il prezzo pagato per la traversata, ma per ogni passeggiero sbarcato in arrivo dall'estero od imbarcato per l'estero non possono eccedere il massimo di 1 lira se il passeggiero viaggia in terza classe, di lire 3 se viaggia in seconda, di lire 5 se viaggia in prima.

Le tasse speciali sulle merci sono imposte in ragione di tonnellata metrica, e possono variare, secondo la natura, il confezionamento e l'imballaggio, dal minimo di cent. 10 al massimo di una lira.

Le tariffe delle tasse speciali e le successive modificazioni sono deliberate dal Consorzio e sono approvate dal Ministero dei Lavori Pubblici, di accordo con quello delle Finanze e dell'Agricoltura, Industria e Commercio, sentito il parere del Consiglio di Stato.

Il Consorzio può in ogni tempo deliberare, con provvedimento immediatamente esecutivo, che, in via eccezionale e temporanea, siano ribassate o tolte le tasse speciali sulle merci in transito dall'estero per l'estero. Alle tariffe in qualsivoglia modo ribassate non può essere portato aumento, se non dopo tre mesi dalla data della loro diminuzione.

Le tasse speciali sono accertate e riscosse per cura dell'Amministrazione della dogana, col procedimento in vigore per l'accertamento e la riscossione del diritto di statistica, e sono versate al Consorzio od all'Ufficio incaricato di fare per conto del medesimo il servizio di Cassa. Le spese di riscossione ricadono a carico del Consorzio.

Per provvedere a quelle spese, per opere approvate che non possono essere sopportate coi mezzi normali del bilancio consorziale, il Consorzio ha facoltà di contrarre un prestito o di ricorrere ad altre operazioni finanziarie, nei modi e con le condizioni che saranno deliberati dall'Assemblea del Consorzio, e che dovranno ottenere la preventiva approvazione per parte dei Ministeri del Tesoro e dei Lavori Pubblici.

Il prestito e le altre operazioni finanziarie sono garantiti dallo Stato.

SOCIETÀ VENETA
PER COSTRUZIONE ED ESERCIZIO DI STRADE FERRATE

Relazione del Consiglio d'Amministrazione sull'Esercizio 1901.

(*Continuazione — Vedi N. 17*).

Materiale mobile. — L'aumento del materiale mobile nel corrente esercizio fu di 35 carri da merci e 2 bagagliai.

Quantunque il materiale di dotazione di ciascuna linea possa ritenersi quasi corrispondente ai traffici ordinari, siccome però il maggiore movimento dei trasporti si concentra in pochi mesi, ne consegue che il materiale stesso si dimostra effettivamente insufficiente anche perchè le ferrovie in corrispondenza non sono sempre in grado, per le stesse difficoltà nostre, di pareggiare i nostri carri circolanti nelle loro linee.

Converrà quindi provvedere in misura anche maggiore del passato alla costruzione di carri da merci; ed a tale scopo abbiamo già dato conformi disposizioni alle nostre officine. Per meglio provvedere però ai bisogni durante il periodo più intenso di lavoro, e soddisfare così le giuste esigenze del pubblico, procureremo anche di noleggiare una determinata quantità di materiale che presumibilmente possa occorrere.

Per la istituzione poi dei nuovi treni, e per le aumentate velocità introdotte negli altri, si è pure presentata la necessità di dover aumentare la dotazione delle locomotive. In seguito alle varie offerte abbiamo dovuto nostro malgrado ricorrere all'industria estera, la quale, per la scarsità dei lavori che ora ha in commissione, ha potuto farci migliori condizioni, specialmente per il tempo della consegna; e lo abbiamo anche fatto perchè il tipo di locomotive da noi prescelto era già stato largamente esperimentato con buon esito nelle ferrovie dell'Alsazia.

È alla fabbrica di Henschel et John di Cassel che abbiamo così commesse tre locomotive, che ci saranno consegnate entro il prossimo maggio.

Ci lusinghiamo pertanto che riconoscerete come il vostro Consiglio segua con costante attenzione tutto lo svolgersi delle attività delle nostre linee e come, per quanto le forze della Società glielo consentano, procuri di fronteggiare ai bisogni, fiduciosi come siamo, che i profitti compenseranno il capitale che occorrerà agli acquisti del nuovo materiale.

Nel 1901 il nolo dei veicoli scambiati con le ferrovie in corrispondenza si è chiuso con un passivo di L. 25,914.37.

Tariffe, concessioni speciali e servizi diversi. — Si è continuato ad accordare ogni maggiore facilitazione nei trasporti in generale, rinnovando ed anche aumentando gli speciali accordi, aventi lo scopo o di agevolare le industrie ed i commerci locali o di vincere la concorrenza di altri mezzi.

Su richiesta di Autorità, Comitati e di stessa iniziativa della Società, furono effettuati non pochi treni speciali senza garanzie di prodotto, ed accordando insieme notevoli riduzioni dei prezzi di trasporto per viaggiatori.

Questo sistema di concedere riduzioni di diversa misura a seconda dei vari e reali bisogni di ogni singolo trasporto, e che vengono spinte anche oltre il 50 0|0, ci è sempre sembrato il modo migliore per far acquisire così il grande come il piccolo traffico alle nostre linee, mentre una riduzione generale delle tariffe da applicarsi indistintamente a tutti i trasporti è cosa non sempre utile, perchè ha la conseguenza di portare una diminuzione dei prezzi a favore di trasporti che non ne sentono il bisogno, e dai quali, malgrado la concessione stessa, non si potrebbe poi sperare alcun maggiore incremento.

Progetti di esercizi economici. — Il vostro Consiglio si è a suo tempo occupato dei progetti di legge già votati e relativi ai servizi economici delle linee a traffico limitato esercitate dalle grandi Reti, ed ha anzi al riguardo presentata una Memoria ai Corpi legislativi, perchè non dovessero le ferrovie minori affidate all'industria privata venire escluse dalla riduzione delle tasse erariali che, come conoscete, gravitano sui trasporti viaggiatori e merci a grande velocità nella misura del 13 1|2 0|0. Non ha creduto però di accogliere e seguire i criteri che informavano quei disegni di legge, perchè il sistema col quale noi esercitiamo le nostre ferrovie e tramvie consente appunto il mezzo migliore per raggiungere quella razionale economia che invano può sperarsi dall'attivazione dei progetti stessi, mentre col sistema d'esercizio di questi si è dovuto riconoscere che le ferrovie vengono ridotte a più basso livello delle tramvie, facendo ad esse subire tali restrizioni di servizi da sopprimere perfino ogni servizio cumulativo delle merci.

Oltre di ciò, l'esercizio economico disciplinato da tali leggi consentendo la soppressione della sorveglianza della linea e la soppressione di stazioni, questa Società quando per ipotesi avesse adottato quel sistema, sarebbe stata nella necessità di licenziare il personale che fosse risultato eccedente, ma siccome a ciò fare avremmo molta ripugnanza, così sarebbe stato anche per questo impossibile a noi attuare l'esercizio economico come venne progettato.

Noi non abbiamo elementi per dire se gli esperimenti iniziati corrisposero come si credeva. Noi però siamo perfettamente convinti che, oltre aver recato un danno notevole al pubblico, quel sistema avrà la conseguenza di diminuire i prodotti, mentre le spese specialmente di trazione aumenteranno in misura forse anche maggiore dei risparmi, e perciò crediamo che dovrà essere radicalmente modificato e forse anche abbandonato.

Nuovi impianti. — Quegli impianti ed allacciamenti che erano stati oggetto di studio nel precedente esercizio, furono tutti eseguiti con notevole vantaggio del pubblico, degli industriali e nostri.

Furono pure eseguiti i lavori per una nuova stazione sulla linea Vicenza-Schio nella località Cavazzale, che sarà di prossima apertura e dalla quale sentiranno utilità vari stabilimenti industriali posti in quel luogo.

In seguito agli ottimi risultati ottenuti cogli esperimenti dell'illuminazione dei treni a gaz acetilene, ne abbiamo estesa largamente l'applicazione, e riteniamo che le nostre linee ne saranno tutte entro il corrente anno dotate.

Abbiamo pure provveduto ad estendere la dotazione dei freni automatici e prossimamente anche sulla linea Cervignano-Portogruaro funzionerà il freno Westinghouse.

Prodotti e spese. — I prodotti lordi diretti ed indiretti del traffico furono nel 1901 di L. 3,622,473.13, e cioè:

per ferrovie. . . .	L.	3,015,630.02
» tramvie	»	606,743.11

E per gestioni:

viaggiatori	L.	1,840,279.73
bagagli e cani	»	28,888.29
merci a grande velocità . . .	»	151,289.57
» a piccola velocità acc. .	»	127,537.22
» a piccola velocità . . .	»	1,247,948.41
prodotti indiretti	»	226,429.91
Totale	L.	3,622,373.13

Rispetto all'esercizio precedente, si ebbe un aumento di L. 208.223.23, a cui contribuirono:

i trasporti viaggiatori . .	per	L.	108,548.23
» bagagli e cani .	»	»	3,201.55
» merci a G. V.	»	»	8,154.36
» » a P. V. A.	»	»	17,473.86
» » a P. V. .	»	»	59,952.46
» indiretti. . .	»	»	10,892.77
Totale		L.	208,223.23

Esaminando i traffici svoltisi nelle varie linee, si osserva che i maggiori prodotti si verificarono nelle linee Vicenza-Treviso, Padova-Bassano, Vicenza-Schio e Venezia-Bagnoli, ma più ancora sulle linee bolognesi e udinesi, mentre si mantennero pressochè eguali o di poco superiori al precedente esercizio i prodotti delle altre linee.

Qui è opportuno considerare che non può presumersi che in tutte le nostre linee gli aumenti seguano in avvenire la progressione verificatasi in questi ultimi esercizi, nei quali l'incremento delle forze produttive crediamo abbiano raggiunto, specie per determinate linee, uno dei maggiori aumenti annui possibili.

Non bisogna, d'altra parte, dimenticare che alcune nostre linee sono povere di traffici e che non sono suscettibili di aumenti notevoli, mentre in generale il movimento maggiore ci è fornito dalle produttività agricole, e per quanto anche nei territori attraversati dalle nostre ferrovie e tramvie vadano sempre installandosi nuove industrie, nei nostri profitti queste eserciteranno una modesta influenza.

Diguisachè ogni nostra speranza futura deve essere contenuta entro limiti ristretti, mentre sappiamo che anche le crescenti esigenze del pubblico impongono continuamente agli esercenti maggiori oneri di spesa.

Le spese di esercizio ammontarono nell'anno 1901 a L. 2,604,056.74, risultando così una superiore spesa di L. 106,878.42 in confronto dello scorso esercizio.

In ogni modo il rapporto fra spese e prodotti, che nello scorso anno fu del 73.14 0|0, nel corrente esercizio si ridusse al 71.88 0|0, per cui si è avuto un'effettiva diminuzione nelle spese generali di esercizio. *(Continua)*.

PER LE OPERE IDRAULICHE DI TERZA CATEGORIA

Pubblichiamo le principali disposizioni del disegno di legge presentato la settimana scorsa alla Camera dal Ministro dei Lavori Pubblici, on. Balenzano, di concerto col Ministro di Agricoltura, col quale progetto viene disciplinata con nuove ed opportune disposizioni legislative la sistemazione dei torrenti.

Appartengono alla terza categoria le opere da costruirsi ai fiumi e torrenti e loro bacini montani, non comprese fra quelle idrauliche di prima e seconda categoria, e che insieme alla sistemazione del corso d'acqua abbiano uno dei seguenti scopi: *a*) difendere ferrovie, strade ed altre opere di grande interesse pubblico, nonchè beni demaniali dello Stato, delle Provincie e dei Comuni; *b*) migliorare il regime di un corso d'acqua, che abbia opere classificate in prima e seconda categoria; *c*) impedire inondazioni, straripamenti, corrosioni, invasioni di ghiaie od altro materiale di alluvione, che possano recare rilevante danno al territorio o all'abitato di uno o più Comuni, o producendo impaludamenti possano recare danno all'igiene o all'agricoltura.

Alla inscrizione di opere in terza categoria, comprese quelle di rimboscamento e rinsodamento dei terreni montani, che alle opere medesime siano naturalmente collegate e coordinate, sarà provveduto in seguito a domanda diretta al Ministero dei Lavori Pubblici da tutti o da parte dei proprietari, o enti interessati, o per iniziativa del Governo. L'inscrizione stessa, quando il Ministero ne abbia riconosciuta la necessità, sarà fatta per Decreto Reale dopo sentiti i Consigli Comunali e Provinciali.

Le opere tutte di cui sopra sono eseguite a cura del Consorzio da costituirsi tra i proprietari o possessori dei beni interessati. Le spese relative sono sostenute da detto Consorzio, dallo Stato, nonchè dal Comune o dai Comuni e dalla Provincia o dalle Provincie aventi interesse nelle opere medesime, e sono per tutti obbligatorie.

La ripartizione delle spese ha luogo in ragione del 20 per cento a carico del Consorzio, del 15 0[0 a carico del Comune o dei Comuni, del 15 0[0 a carico della Provincia o delle Provincie, e del 50 0[0 a carico dello Stato.

Le quote a carico delle Provincie e dei Comuni saranno in ragione della superficie dei terreni compresi nel perimetro, e posti nei rispettivi territori. Per la misura del contributo i proprietari, e possessori potranno essere distinti in più classi, secondo il rispettivo grado d'interesse; ed al riparto del contributo fra gli iscritti in ciascuna classe si provvederà in base alla superficie e alla misura delle imposte principali sui terreni e fabbricati, nelle proporzioni di metà in base alla superficie e di metà in base alla misura delle imposte.

Qualora la domanda per la classifica sia presentata dalla Provincia interessata, questa può anche domandare, in seguito a deliberazione del Consiglio provinciale, di eseguire direttamente le opere. In tal caso, emesso il decreto di classifica, la Provincia si sostituirà senz'altro al Consorzio degli interessati, in tutte le operazioni previste dalla presente legge fino al compimento delle opere, e, fermi restando i contributi degli enti accennati, rimarrà poi a carico della Provincia la manutenzione delle opere.

Il decreto reale che classifica un'opera nella terza categoria, rende obbligatoria la costituzione del Consorzio che all'esecuzione della medesima deve provvedere, salvo che non vi sia sostituita la Provincia.

Entro sei mesi dalla data del decreto reale, il sindaco del Comune nel cui territorio debba eseguirsi l'opera, o quello del Comune più interessato per ragione di superficie, quando si tratta di opera che si estende nel territorio di più Comuni, od il presidente della Deputazione provinciale, se è la Provincia che si è sostituita al Consorzio, od infine il Prefetto, quando la inscrizione in terza categoria sia avvenuta per iniziativa del Governo, dovrà provvodere alla compilazione dell'elenco generale degl'interessati che debbono far parte del Consorzio, e ciò a spese ripartibili nella misura accennata.

Tale elenco, insieme ad una copia del decreto reale di classificazione, sarà affisso all'albo pretorio del Comune o dei Comuni interessati, per il periodo di quindici giorni, trascorsi i quali, saranno convocati gli interessati stessi in assemblea generale per la nomina del presidente e di quattro componenti la Commissione amministrativa. Di detta Commissione faranno parte un delegato della Provincia eletto dalla Deputazione provinciale ed un delegato del Comune eletto dalla Giunta comunale, e, nel caso di più Comuni, dalla Giunta del Comune più interessato per ragione di superficie.

La Commissione compilerà lo statuto consorziale ed esaminerà i reclami presentati contro l'elenco. Lo schema di statuto e le proposte sulla risoluzione dei reclami saranno sottoposti alla deliberazione dell'assemblea generale. La deliberazione dell'assemblea deve essere nel termine di 15 giorni omologata dal Prefetto.

Avverso l'elenco pubblicato a cura della Provincia, e avversa la deliberazione dell'assemblea, gli interessati potranno proporre reclami nel termine di trenta giorni al Prefetto. Il provvedimento del Prefetto è definitivo.

I progetti esecutivi delle opere di 3ª categoria, comprendenti anche i lavori di rimboscamento e di rinsodamento dei terreni montani naturalmente collegati e coordinati colle opere stesse, compilati a cura del Consorzio o della Provincia, sono approvati dal Ministero dei Lavori Pubblici, inteso il solo parere delle esistenti Commissioni compartimentali per la sistemazione dei torrenti, quando l'importo delle opere non superi le lire 200,000. Oltre tale limite, il parere sarà dato da una Commissione centrale, istituita presso il Ministero dei Lavori Pubblici, e composta di tre membri del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, e due del Consiglio forestale.

La vigilanza dei lavori sarà in ogni caso affidata al Genio Civile con la cooperazione del personale forestale, per quanto concerne le opere di rimboscamento e di rinsodamento.

Dal giorno in cui sarà stato accertato il compimento dell'intera opera o di parte di essa, le spese per la manutenzione ordinaria saranno ad esclusivo carico dei proprietari interessati nell'intero consorzio. A tale effetto il Consorzio, costituito per la costruzione dell'opera, continuerà ad esistere come consorzio obbligatorio di manutenzione.

Compiuti i lavori soltanto di uno o più comprensori, i proprietari, oltre la tassa di manutenzione da imporsi secondo il grado d'interesse, continueranno a pagare il contributo stabilito per l'intera opera. Le riparazioni straordinarie dell'opera o di parte di essa sono a carico dei proprietari interessati, col concorso dello Stato, delle Provincie e dei Comuni interessati nella misura già stabilita.

I contributi dei proprietari, tanto per la esecuzione dell'opera, quanto per la sua manutenzione e conservazione, costituiscono oneri reali gravanti i fondi, e sono da esigersi con le forme ed i privilegi dell'imposta fondiaria.

Qualora entro i sei mesi dalla data del Decreto Reale di classificazione, il Consorzio non si costitusca, desso potrà essere costituito di ufficio, mercè l'opera di un Commissario Regio il quale eserciterà anche le attribuzioni della Commissione amministrativa con le norme suaccennate.

Ogniqualvolta un Consorzio, sia coi ritardi nell'eseguimento dei lavori, sia coll'inosservanza delle norme stabilite dalla presente legge e dal proprio statuto, comprometta il fine pel quale fu costituito, il Governo, sentito il Consiglio di Stato, può per Decreto Reale scioglierne l'Amministrazione ed assumere d'ufficio la esecuzione delle opere.

Ogniqualvolta un Consorzio non sia in grado di funzionare a causa di deficienza di mezzi, lo Stato avocherà a sè la costruzione delle opere e potrà: *a*) consentire che il contributo dei proprietari sia pagato in un numero di rate annuali non maggiore di trenta; *b*) concedere la stessa facilitazione alle Provincie e ai Comuni interessati, i quali però dovranno rilasciare, in conformità della legge 19 aprile 1872, tante delegazioni annuali sulle sovrimposte ed altri cespiti diretti, quante rappresentano il contributo annuo rispettivo.

In tali casi il pagamento delle rate annuali comincierà con l'inizio dei lavori. Questi ultimati, la ripartizione delle quote sarà stabilita in base alla spesa effettivamente occorsa.

Alla Provincia od alle Provincie interessate in opere di 3ª categoria potrà essere data facoltà, quando lo consiglino speciali ragioni di convenienza, di eseguire direttamente le opere col concorso dello Stato, sempre quando esse abbiano deliberato di addossarsi l'onere dei contributi posti a carico dei Comuni, e dei proprietari o possessori interessati. In questo caso la Provincia o le Provincie dovranno altresì assumersi l'onere della successiva manutenzione delle opere.

La Cassa dei depositi e prestiti, le Casse di risparmio e gli Istituti che esercitano nel Regno il credito fondiario potranno concedere mutui ai Consorzi, ai Comuni ed alle Provincie per far fronte al pagamento delle opere idrauliche classificate in 3ª categoria, purchè prestino garanzie identiche a quelle stabilite pei Consorzi di bonificazione e d'irrigazione.

Le disposizioni della presente legge si applicano anche alle opere già classificate in terza categoria, a termini della legge 30 marzo 1893, delle quali non sia cominciata o sia tuttora in corsa l'esecuzione.

PER I VALICHI DELL'APPENNINO

Il disegno di legge presentato ultimamente alla Camera dal Ministro dei Lavori Pubblici, on. Balenzano, di concerto col Ministro del Tesoro e con quello dell'Agricoltura e Commercio, per l'abolizione delle sopratasse ferroviarie per il passaggio dell'Appennino, sulle linee Foggia-Napoli, Termoli-Benevento-Napoli e Aquila-Terni, è così concepito:

Art. 1. Sono abolite, a datare dal 1° luglio 1902, le sopratasse per il passaggio dell'Appennino sulle linee Foggia-Napoli, Termoli-Benevento-Napoli per Campobasso, ed Aquila-Terni, della Rete Adriatica, stabilite, in base all'articolo 19 del contratto d'esercizio approvato con la legge del 27 aprile 1885, nel capo XVI delle tariffe per la Rete suddetta;

Art. 2. A titolo di compenso per l'abolizione delle sopratasse di cui all'articolo precedente, lo Stato accrediterà al conto dei prodotti della Rete principale Adriatica, dal 1° luglio p. v. e fino al 30 giugno 1905, l'annua somma *à forfait* di L. 340,000;

Art. 3. Le somme da accreditarsi al conto prodotti della Rete principale Adriatica come dal precedente articolo, saranno iscritte fra i prodotti dell'esercizio soggetti all'imposta erariale del 3 per cento, ripartibili con lo Stato ai termini dell'art. 25 del contratto d'esercizio.

La compensazione, di cui al precedente articolo, sarà fatta alla fine di ogni esercizio finanziario.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Le Società Ferroviarie ed il Governo.

Nella seduta del 29 aprile u. s. della Camera, ad una interrogazione mossa dagli onorevoli Brunicardi e Nofri, sulla voce corsa e raccolta dai giornali, che le Società ferroviarie avessero partecipato al Governo di volere sciogliere i loro contratti, l'onorevole Niccolini, Sottosegretario ai Lavori Pubblici, rispose dichiarando che non esiste nessuna disdetta delle Convenzioni, nè alcun annunzio di volerle disdire.

Attendibili informazioni ci pongono in grado di spiegare come sia originata la voce cui si riferirono gli interpellanti.

Le Società informarono il Governo che non possono accettare alcune delle modificazioni regolamentari concordate fra il Governo ed i rappresentanti dei ferrovieri, come, per esempio: la disposizione che sostituisce la censura alla multa; l'abrogazione del diritto alle Società di licenziare coloro che si rifiutano di obbedire agli ordini ricevuti; l'obbligo di mutare la residenza dopo un anno a tutti gli impiegati che sono in regioni insalubri.

Nel caso poi che il Governo lo desiderasse, o lo credesse utile, le Società sarebbero disposte a sciogliere i contratti avanti la scadenza.

Le Società con questa proposta intesero dimostrare che non vogliono creare difficoltà al Governo, lasciandolo libero di prendere quelle risoluzioni che esse non reputano conformi agli interessi ed all'ordinamento della azienda sociale.

><

Traforo del Sempione.

Ci scrivono da Iselle, 1° maggio:

Quantunque non si sia ancora potuto riprendere la perforazione meccanica, le condizioni della roccia all'avanzata sono di molto migliorate e permettono di avanzare con mine a mano. La roccia si presenta ora asciutta, stratificata regolarmente, non ancora affatto sana, ma più consistente e non richiede più l'impiego di armature metalliche; sono sufficienti i quadri comuni in legno tondo di abete. Spinte non se ne hanno più. Tutto accenna a far credere che la *faille* è oramai sorpassata. Oggi, 1° maggio, i due terzi degli operai si sono presentati al lavoro. Tutto è tranquillo. Ma questa sera il vino, come al solito, guasterà tutto.

><

Pel riscatto delle ferrovie.

Presieduta dall'on. Saporito, la Commissione pel riscatto delle ferrovie concesse all'industria privata, dopo quattro adunanze in cui si discussero le relazioni presentate per le linee di Mortara-Vigevano e Vigevano-Milano, riconobbe l'opportunità di affrettare il riscatto di dette linee.

><

Linea Alessandria-Piacenza.

(Nuovo ponte sul Trebbia).

Domani, domenica, avrà luogo la cerimonia della chiusura dell'ultimo arco del grandioso ponte in muratura sul Trebbia, per la ferrovia Alessandria-Piacenza, costruito dall'Impresa Fogliotti per conto della Società del Mediterraneo.

L'esecuzione di tale grandiosa opera fu resa possibile dagli accordi intervenuti fra l'Amministrazione ferroviaria e la provincia di Piacenza, per restituire al carreggio ordinario l'intiero ponte provinciale di Maria Luigia, ora parzialmente occupato per l'esercizio ferroviario.

Nel prossimo numero daremo i particolari della cerimonia.

><

Linea dei Giovi.

(La ventilazione delle gallerie).

Come è noto, nella vecchia galleria dei Giovi presso Busalla, si è impiantato da oltre due anni, con perfetto risultato, il ventilatore soffiante del sistema Saccardo, per lo sgombro rapido del fumo prodotto dalle locomotive in grande quantità, a motivo della forte pendenza della linea.

Ora anche nella grande galleria di Ronco, sulla linea Succursale, vi sono impiantati gli apparecchi di ventilazione sistema Saccardo, col duplice intento di rendere respirabile l'aria della galleria e di dividerne la lunghezza in due sezioni di blocco, in modo da poter inoltrare in galleria successivamente due treni nello stesso senso a breve intervallo di tempo, senza pericolo di investimenti.

A tale scopo furono eseguiti due distinti impianti di ventilazione: uno più grandioso (vi è una motrice a vapore di più di 500 cavalli di forza) all'imbocco della galleria verso Mignanego, destinato principalmente a provvedere alla ventilazione generale; l'altro sussidiario in prossimità di Busalla, composto di due ventilatori distinti, uno dei quali per mezzo di un pozzo inclinato estrae il fumo dalla parte centrale della galleria, e l'altro attraverso ad un altro pozzo, parallelo a breve distanza dal primo, vi inietta dall'esterno dell'aria pura.

Nella zona di galleria che per mezzo di questi due ultimi ventilatori è tenuta sgombra dal fumo, si costruì la cabina che separa le due sezioni di blocco, e si impiantarono i fanali che debbono comandare la fermata ai treni ed i segnali acustici (risuonatori e spara-petardi) che debbono segnalare la loro vicinanza.

Nei giorni scorsi, con l'intervento di alcuni ingegneri della Mediterranea e dell'Ispettorato governativo, si eseguì

una serie di esperimenti sul funzionamento reciproco delle diverse parti di un impianto così complessivo, esperimenti che, da quanto ci risulta, avrebbero avuto risultati pienamente soddisfacenti.

Al passaggio di ogni treno in salita, i ventilatori del centro della galleria spazzano in modo meraviglioso e quasi istantaneamente dalla zona dei segnali il denso fumo che le sue locomotive producono, di modo che il treno susseguente può scorgere i segnali stessi a distanza di molte centinaia di metri.

Nell'ultimo giorno degli esperimenti, furono fatti salire nella galleria, in meno di tre ore, 12 treni merci (350 carri circa) a intervalli di tempo ridotti fino a 12 o 13 minuti (a percorrere gli 8 km. e mezzo della galleria un treno merci impiega 21 minuti), e tutti procedettero in ottime condizioni, videro distintamente i segnali ed eseguirono regolarmente le fermate fatte far loro per esperimento.

Per quanto una simile intensità di movimento si debba ritenere come un massimo da raggiungere solo eccezionalmente, è certo che un aumento di potenzialità della linea anche in proporzione assai minore, rappresenterebbe sempre un vantaggio molto considerevole.

Di questo impianto grandioso, che, unico al mondo, onora l'ingegneria italiana ed il suo ideatore, ing. Saccardo, in modo particolare, ci compiaciamo noi pure vivamente.

><

Utilizzazione di forza idraulica dal lago del Moncenisio.

La città di Torino sarà fra poco dotata di altre installazioni di energia elettrica. La Compagnia Thomson-Houston ha tosto ultimato l'impianto di una stazione centrale di energia, utilizzando ai piedi del Moncenisio una caduta d'acqua della forza di 900 cavalli effettivi, che la regolarizzazione del lago del Moncenisio permetterà di aumentare fino a 12,000 cavalli, trasportandola a Torino. Per intanto saranno utilizzati solo 5000 cavalli, ed il macchinario è impiantato per tale scopo e sarà poi aumentato man mano se ne presenti il bisogno.

Sonvi ora tre turbine idrauliche azionanti gli alternatori, di cui ciascuno ha una forza di 1400 kw.; la corrente derivatane è di 3000 volts, con una frequenza di 50 periodi per secondo; il loro rendimento è del 96.5 per cento.

L'eccitazione è prodotta da due dinamo accoppiate ad altre turbine idrauliche. Onde poter poi trasportare la corrente fino a Torino, la tensione è alzata fino a 30,000 volts per mezzo di quattro trasformatori di 1100 kw., raffreddati a circolazione d'acqua.

I parafulmini sono del tipo Wirt a cilindro.

La sottostazione di utilizzazione a Torino riabbasserà la tensione della corrente di linea fino a 3000 volts, la qual tensione sarà quella della rete nella città.

Trattandosi di un trasporto di corrente alla tensione di 30,000 volts per una distanza di 60 km., questa è una delle installazioni più importanti che esistano nell'Europa.

><

Ferrovia centrale dell'Umbria.

Il Ministro Di Broglio alle ripetute insistenze per la concessione della Ferrovia centrale dell'Umbria, che importerebbe la spesa di 35 milioni, ha opposto una formale riserva, desiderando sia prima esplicitamente deliberato il concorso degli enti locali, che è sinora incerto.

><

I prodotti delle Ferrovie italiane dal 1° luglio 1901 al 31 marzo 1902.

Dal prospetto dei prodotti lordi approssimativi delle Strade Ferrate costituenti le Reti principali Mediterranea, Adriatica e Sicula e delle altre Ferrovie del Regno, compilato dal R. Ispettorato Generale dal 1° luglio 1901 al 31 marzo 1902, in confronto con quelli del corrispondente periodo dell'esercizio finanziario 1900-901, togliamo le cifre seguenti:

Rete Adriatica. — Per la *Rete principale* i prodotti ammontarono nel periodo suddetto a L. 93,739,790 contro L. 87,416,302 nel periodo corrispondente dell'esercizio 1900-901, con un aumento quindi di L. 6,323,488.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 25,738,438.

Per la *Rete secondaria* L. 7,868,507 contro L. 7,166,809 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente, con un aumento quindi di L. 701,698.

Rete Mediterranea. — Per la *Rete principale* complessivamente, per il periodo suindicato, i prodotti ascesero a L. 108,898,026 contro L. 106,959,088 nel corrispondente periodo dell'esercizio 1900-901. Vi ha quindi un aumento di prodotto di L. 1,938,938.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 29,946,956.

Per la *Rete secondaria* L. 4,311,273 contro L. 4,194,657 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente e con un aumento di L. 116,616.

Rete Sicula. — Per la *Rete principale* i prodotti ammontarono nel periodo suindicato a L. 7,280,596 contro L. 7,155,084 nel periodo corrispondente dell' esercizio 1900-901, con un aumento quindi di L. 125,512.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 218,417.

Per la *Rete secondaria* L. 1,950,614 contro L. 1,945,108 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente, con un aumento di L. 5506.

Lo Stato complessivamente partecipa ai prodotti delle tre Reti secondarie nella somma di L. 12,619,826.

Da queste cifre risulta un maggior prodotto di lire 9,211,758 per le tre grandi Reti, principali e secondarie.

><

Strade Ferrate Meridionali.

(*Assemblea generale*).

Annunciamo che l'assemblea generale degli azionisti avrà luogo il 28 corrente in Firenze, per approvare il Bilancio consuntivo 1901 ed il preventivo 1902 (Vedi *Avviso* a pag. 285).

><

Consiglio delle tariffe.

Dal R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate è stato presentato al Consiglio delle tariffe il seguente quesito che porta il n. LXII: « Se e quali facilitazioni siano da accordare ai campionari dei viaggiatori di commercio, trasportati per ferrovia come bagaglio ».

Il quesito è stato rimesso perchè ne riferisca in Consiglio ad una Commissione composta dei signori: Suppiei comm. Giorgio, Fabrizi dott. Paolo, Barzanò cav. ingegnere Luigi.

La questione che col suddetto quesito viene sottoposta all'esame del Consiglio delle tariffe non è nuova. L'articolo 43 delle tariffe e condizioni pei trasporti in vigore nel 1885, imponeva ai viaggiatori di commercio l'obbligo della dichiarazione del valore pei bagagli contenenti cam-

pioni. Siccome da ciò derivava l'onere del pagamento di un premio di assicurazione proporzionale al valore dichiarato, e questo premio rendeva talvolta addirittura esorbitante il prezzo del trasporto a cui esso veniva aggiunto, vi furono lagnanze da parte dei commercianti, le quali vennero appoggiate dal R. Ispettorato generale ferroviario, sicchè le società acconsentirono ad una modificazione del citato articolo. Ma le modificazioni stesse non hanno accontentato i commercianti, i quali continuarono nelle loro lagnanze rimaste senza profitto. Si è pertanto ritenuto opportuno di promuovere l'autorevole avviso del Consiglio delle tariffe sull'importante questione, di facilitare, nello interesse stesso della ferrovia, il trasporto dei campionari, in base ai quali si combinano gli affari e si hanno poi i trasporti delle merci commissionate, ottenendo con ciò l'incremento del traffico e dei prodotti.

><

Collegi arbitrali.

Facendo seguito ad altre informazioni da noi date in ordine alla costituzione dei Collegi arbitrali, pel triennio dal 18 marzo 1902 al 17 marzo 1905, significhiamo che l'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali, esercente la Rete Adriatica, ha delegato suoi membri effettivi per lo stesso periodo di tempo, i signori: Cardona commendatore avv. Michele, Primo Presidente della Corte d'Appello di Roma; Municchi conte comm. Carlo, Senatore del Regno; e come membro supplente il signor Malenchini cav. avv. Giuseppe.

><

Per la gara di tiro a segno a Roma.

In occasione della quarta gara generale di tiro a segno nazionale che avrà luogo in Roma dal 18 maggio corr. al 1° giugno p. v., saranno concesse le seguenti facilitazioni di viaggio: 1) ribasso del 70 0[0 sulla tariffa di terza classe (treni omnibus) ai tiratori che muovono da stazioni distanti almeno 300 km. da Roma; 2) ribasso del 50 0[0 sulla tariffa predetta ai tiratori che percorrono una distanza minore di quella indicata nel punto precedente, fermo il computo del maggiore ribasso del 70 0[0 sulla percorrenza minima di 300 km., quando riuscisse più conveniente agli interessati.

><

Ammissione del servizio merci nella stazione Favazzina.

Col 1° maggio la fermata di Favazzina, posta sulla linea da Battipaglia a Reggio, è stata ammessa al trasporto delle merci a grande velocità ed a piccola velocità, ordinaria ed accelerata, alle condizioni normali.

><

Ferrovie complementari.

(Linee Aulla-Lucca e Monza-Oggiono).

Nelle due ultime sedute la Commissione ha approvato le relazioni per le ferrovie Aulla-Bagni di Lucca e Monza-Besana-Oggiono. La prima di queste linee misura chilometri 68 e le principali stazioni sono Castelnuovo di Garfagnana, Piazza del Serchio e Fivizzano. La Commissione ha adottato il progetto studiato dalla Direzione tecnica governativa, e poichè si tratta di una ferrovia che dev'essere costruita dallo Stato, così ha rimandato ogni deliberazione a quando sarà discussa la risoluzione generale del problema finanziario per le ferrovie complementari consimili a questa.

La seconda misura 29 chilometri, a cui furono aggiunti altri 3 per la derivazione da Renate alle Fornaci di Briosco. La Commissione ha opinato che ad essa si debba dare una sovvenzione entro il limite massimo del limite stabilito dalla legge, che è di L. 6000.

La concessione è fatta all'industria privata.

><

Estensione del servizio del treno diretto 29 Milano-Genova.

La Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, d'accordo coll'Ispettorato governativo, ha disposto che il treno diretto 29, della linea Milano-Genova, sia ammesso al servizio locale fra Milano e Pavia per tutte le categorie di biglietti, oltre quelli a tariffa intera, i quali soli, colle vigenti disposizioni, danno diritto a prendere posto nel treno suddetto, in conformità di quanto, in senso inverso, si pratica fra Pavia e Milano col treno n. 66.

><

Per i trasporti delle barbabietole.

Sappiamo che l'Associazione dell'industria italiana dello zucchero si è rivolta a S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici, presentandogli un memoriale nel quale sono esposti i difetti rilevati, durante l'ultima campagna, nei trasporti di barbabietole. Col memoriale stesso si invocano alcune modificazioni della convenzione speciale che regola tali trasporti, e si domandano provvedimenti adatti ad impedire che si ripetano gli inconvenienti verificatisi nello scorso anno.

L'Associazione si raccomanda al Ministro dei Lavori Pubblici perchè appoggi presso le Amministrazioni ferroviarie i voti formulati nel memoriale, nell'interesse dell'industria saccarifera, la quale reca un largo contributo al movimento delle ferrovie.

Nel memoriale stesso si fa particolarmente rilevare la condizione eccezionale che è stata stabilita a danno di quell'industria, che è la sola costretta a pagare, oltre le tasse della tariffa, un grave onere per il noleggio dei carri necessari al trasporto della sua materia prima, cioè le barbabietole. Per cui mentre tutte le altre industrie italiane, quando assicurano alla ferrovia un largo movimento di traffico, ottengono delle concessioni di favore sulle tariffe ordinarie, l'industria saccarifera è invece obbligata a pagare forti sopratasse.

Sappiamo che il Ministro dei Lavori Pubblici ha raccomandato alle Società esercenti di esaminare benevolmente il suaccennato memoriale e di risolvere le questioni in esso trattate colla maggiore equanimità. Occorre però rilevare che la sopratassa suaccennata rappresenta il corrispettivo di sicurezza d'avere a disposizione in ogni tempo il materiale richiesto; ciò che non è per altre industrie le quali, specie nelle epoche dei maggiori trasporti, sono obbligate a pazientare per ricevere il materiale necessario.

><

Biglietti di abbonamento fra Roma e Ladispoli.

Ci consta che la Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha dichiarato al Ministero dei Lavori Pubblici di essere disposta a continuare, nella prossima stagione balneare, l'esperimento degli speciali biglietti di abbonamento di 3ª classe per 30 corse di andata e ritorno da Roma a Ladispoli al prezzo di L. 45.

La Direzione stessa sarebbe poi anche disposta ad esperimentare un altro abbonamento di 3ª classe per famiglie, pure per 30 corse, al prezzo di L. 55, del quale, oltre al titolare, potranno valersene, quando viaggiano insieme ad esso, anche persone della sua famiglia.

Ci consta altresì che la Società delle Ferrovie Secondarie Romane è disposta ad istituire degli analoghi ab-

bonamenti per i viaggi Roma-Anzio-Nettuno, valevoli per percorrere facoltivamente la via di Albano e la via di Ciampino, al prezzo di L. 58 per 30 corse quando trattasi di abbonamento personale, e di L. 72 quando invece trattasi di abbonamento di famiglia.

><

Istanza della Camera di Commercio di Bergamo per il servizio biglietti speciali alla stazione di Bergamo.

La Camera di Commercio ed Arti di Bergamo ha rivolto istanza al Ministero dei Lavori Pubblici affinchè voglia interessare l'Adriatica ad autorizzare la stazione di Bergamo a rilasciare: *a*) biglietti a zone; *b*) biglietti di andata e ritorno per lungo percorso e specialmente per Verona, Padova, Venezia, Torino e Genova; *c*) biglietti a serie, oltre che per Milano, per Brescia, Lecco e Treviglio; *d*) biglietti internazionali per Lugano, Bellinzona, Lucerna e Zurigo per tutte e tre le classi; *e*) biglietti di andata e ritorno per Como, via Seregno, per Novara, via Milano, e per Monza.

La Camera stessa domanda inoltre ed insiste vivamente perchè Bergamo sia incluso nell'itinerario dei viaggi circolari combinati corrispondenti ai n. 52, 53, 55, 106, 107, 113, 114, 116 e 117, equiparandola, per tale servizio, alla stazione di Brescia.

Ci viene assicurato che tale istanza è stata dal Ministero predetto raccomandata alla Società esercente.

><

Sentenze di Cassazione e di Tribunali.

In materia di *infortuni sul lavoro*, la Corte di Cassazione di Roma ha emesso le seguenti sentenze:

1) « È valido il patto del contratto d'assicurazione d'opera contro gli infortuni sul lavoro, col quale l'assicuratore si riserva la facoltà di non pagare la pattuita indennità, qualora l'assicurato non versi il premio e non denunci i salari alla scadenza prefissa, e si riserva tale facoltà anche nel caso in cui esso assicuratore abbia esatto il premio dovuto ed abbia accettato la denuncia senza protesta anteriormente all'infortunio. Tuttavia, malgrado tale riserva, deve ritenersi la rinuncia alla medesima, se l'assicuratore senza protesta esige i premi e accetti la denuncia dopo l'infortunio »;

2) « Le imprese edilizie menzionate nell'art. 1° della legge sugli infortuni, comprendono ogni lavoro che, con apprezzamento di merito insindacabile, sia ritenuto di una certa importanza.

« Anche il proprietario che, senza servirsi dell'appaltatore, provveda da sè ai lavori di ristauro della propria casa, è tenuto all'assicurazione degli operai.

« La pena dell'ammenda per la mancata assicurazione degli operai, si determina moltiplicando per 5 il numero degli operai e quello dei giorni di ritardo, e sommando prodotti ».

— Sullo stesso argomento degli *infortuni sul lavoro*, il Tribunale Civile di Roma ha emessa la sentenza seguente: « Agli effetti della risarcibilità dell'infortunio, non occorre che questo sia l'elemento esclusivo produttore del danno, ma basta che sia un agente cooperatore immediato alla produzione del danno medesimo. Applicazione al caso di lesione gravissima, producente malattia che sia stata causa immediata della morte, pur avendo la sua genesi in infermità preesistente, rivelata ed acutizzata dall'infortunio ».

— La Cassazione di Roma ha emessa la seguente sentenza in materia di *arbitrato:* « L'obbietto del compromesso arbitrale, in ispecie quando gli arbitri siano chiamati a decidere come amichevoli compositori, essendo sempre indivisibile, il lodo deve pronunziare sopra ogni parte di esso sotto pena di nullità. Conseguentemente è nullo il lodo arbitrale che non decida sopra una parte del compromesso, rinviandone il giudizio al magistrato ordinario ».

— In materia di *espropriazione per pubblica utilità* la Cassazione di Roma ha emessa la seguente sentenza: « Quando l'oggetto della causa sia bensì divisibile *in solutione*, ma indivisibile *in obbligatione*, come nel caso che si contenda della indennità dovuta a più coeredi per l'espropriazione di un terreno a causa di pubblica utilità, non occorre l'integrazione del giudizio d'appello, a senso dell'articolo 469 del codice di procedura civile, e l'appello può essere validamente proposto e discusso in contraddittorio di uno solo degli eredi comproprietari. L'aumento di valore che non può tenersi a calcolo nel determinare l'indennità dovuta al proprietario, è soltanto quello derivante dall'opera stessa, alla quale l'espropriazione si riferisce, ma non già quello derivante da un'altr'opera pubblica già compiuta in precedenza, quand'anche la nuova opera sia da considerarsi come accessoria e complementare di quella preesistente ».

— La Corte di Cassazione di Firenze, nella causa Ministero dei Lavori Pubblici contro l'Impresa Lori, ha emesso questa sentenza:

« È competente l'Autorità giudiziaria a decidere le questioni che siano insorte circa l'estensione del mandato conferito agli arbitri.

« Quando in un contratto d'appalto si inserisce una clausola compromissoria, limitata alle questioni tecniche ed a quelle sulla regolarità della procedura amministrativa, viene lasciata alla competenza dei giudici ordinari ogni questione d'indole giuridica; e quindi allorchè l'imprenditore domandi all'Autorità giudiziaria la nomina degli arbitri in base a detta clausola, l'appaltante può giustamente chiedere che l'Autorità giudiziaria fissi i limiti del mandato degli arbitri, e dichiari doversi escludere anche le questioni tecniche sopite per una transazione avvenuta fra le parti.

« Quando poi le parti abbiano sopito per transazione tutte o parte delle questioni che in principio sono state deferite agli arbitri, il mandato arbitrale è estinto rispetto a queste: e l'Autorità giudiziaria adita per la nomina degli arbitri ha giurisdizione e competenza a dichiararlo, ed a decidere le questioni sollevate in via riconvenzionale da una delle parti sui limiti a cui fu ridotto il mandato arbitrale e sulle sussistenze, validità ed efficacia della transazione intervenuta fra le parti ».

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Gare aggiudicate*).

Presso la Direzione Generale della Rete Adriatica hanno avuto luogo le gare per l'appalto dei seguenti lavori e provviste:

Fornitura di travate metalliche per il tronco Codogno-Cremona. Delle 23 Ditte ammesse alla gara, 11 hanno presentato offerta, e l'appalto è rimasto aggiudicato alla Ditta Ing. Giovanni Migliardi col ribasso del 18.05 0[0;

Consolidamento del ponte sul torrente Tammaro, al km. 95.445 della linea Foggia-Napoli. Delle 12 Ditte ammesse alla gara, solo 4 hanno presentato offerta, e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Pasquale Ciufici col ribasso del 12 0[0;

Lavori di difesa della ferrovia Roma-Sulmona, fra i km. 152 e 160, contro i danni delle alluvioni. Delle

14 Ditte ammesse alla gara, 5 soltanto hanno presentato offerta, e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Celestino Gentili col ribasso del 10.75 0[0;

Costruzione di muri d'isolamento e del piazzaletto di ricovero nella trincea di Malasca, sulla linea Colico-Sondrio. Delle 10 Ditte ammesse alla gara, 3 soltanto hanno presentato offerta, e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Tommaso Costa còl ribasso del 9.05 0[0.

(*Gare internazionali*).

Presso la Società Adriatica hanno avuto luogo le gare internazionali per le seguenti forniture:

Dieci carrozze miste di prima e seconda classe, serie ABRNc, e 10 carrozze di terza classe, serie CTc. Delle 36 Ditte ammesse alla gara, 9 soltanto hanno presentato offerta. Il primo lotto è stato provvisoriamente aggiudicato alla Ditta F. Ringhoffer, di Smichow, al prezzo di L. 24,350 per ciascuna carrozza, ed il secondo lotto è andato deserto;

Sei bagagliai-posta, serie DQ. Delle 42 Ditte ammesse alla gara, 10 soltanto hanno presentato offerta, e la fornitura è rimasta provvisoriamente aggiudicata alla Ditta F. Ringhoffer, di Smichow, al prezzo di L. 7750 per ogni bagagliaio.

><

Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

(Affari trattati nell'adunanza del 28 aprile 1902).

Collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Santelli per la costruzione di una scogliera e rialzo del muro di rivestimento del rilevato fra i km. 244.893.55 e 245.112 della linea Battipagiia-Reggio.

Costruzione di una fognatura al piede della scarpa sinistra della trincea al km. 2.280 della linea Benevento-Campobasso.

Collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Paladini per la costruzione del muro di difesa sul torrente S. Pietro sulla linea Palermo-Porto Empedocle.

Concessione di compensi all'Impresa Castoldi in dipendenza dei lavori di sistemazione ed ampliamento del servizio merci nella stazione di Bergamo.

Transazione con l'Impresa Tibaldi in dipendenza dei lavori di consolidamento della trincea al km. 111.550 della linea Foggia-Napoli.

Proposta per rialzare la ferrovia Treviso-Motta fra i km. 29.877 e 30.600.

Progetto di raccordo fra le due stazioni tramviarie di S. Angelo Lodigiano.

Compensi alle Ditte Sobrero e Gallino pei danni prodotti dal fumo uscente dalla galleria di Ronco pel funzionamento del ventilatore Saccardo.

Rinforzo all'armamento in varie tratte delle linee Bologna-Otranto e Chiusi-Firenze.

Acquisto di materiale rotabile per la Rete Sicula (8 locomotive, 25 carri a sponde alte, 60 carri chiusi, 40 carri scoperti a sponde alte), per l'importo di L. 1,476,000.

Acquisto di materiali metallici d'armamento per l'impianto del secondo binario fra Prato e Pistoia.

Schema di regolamento per le verifiche periodiche dei recipienti destinati al trasporto dei gas compressi e liquefatti.

Nuovo progetto per la deviazione della ferrovia Orto-Chiusi, fra i km. 135.950 e 136.650.

Condono della multa inflitta alle Acciaierie di Terni per ritardata consegna di materiali minuti per la Rete Sicula.

Condono della multa inflitta alla Ditta Lancini per ritardata esecuzione d'una parte delle opere metalliche comprese nel progetto per l'impianto del servizio merci nella stazione di Milano-Porta Sempione.

Condono della multa inflitta all'Impresa Salvoni per ritardata ultimazione dei lavori di sistemazione di 5 ponticelli in ferro sulla linea Pistoia-Pisa.

Condono della multa inflitta alla Ditta E. Breda per ritardata consegna di 12 locomotive per la Rete Adriatica.

Condono della multa inflitta alla Società Siderurgica di Savona per ritardata consegna di cuori capovolgibili per la Rete Adriatica.

(Affari trattati nell'adunanza del 30 aprile 1902).

Domanda di concessione della ferrovia Viareggio-Livorno-Cecina.

Progetto d'impianto di una stazione per incrocio di treni fra quella di Ventimiglia ed il confine francese.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, sulla questione dei lavori del Porto di Trapani, ha emesso questo parere:

« I lavori di manutenzione devono riguardarsi come appartenenti a tante Imprese fra loro distinte, quante sono le annualità a cui i relativi contratti si estendono; quindi, nel caso previsto dall'art. 344 della legge sulle opere pubbliche, il computo del quinto in più dev'essere fatto in confronto delle singole annualità di canone.

« Tali criteri devono seguirsi anche quando trattasi di applicare l'articolo 71 del Regolamento sulla Contabilità generale dello Stato, riguardante l'obbligo d'interpellare il Consiglio di Stato ».

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Consolidamento della sede stradale fra i km. 3.126 e 4.990 della linea Roma-Pisa, L. 5600.

Consolidamento delle spalle del ponticello al chilometro 213.373 della linea Roma-Napoli, L. 250.

Impianto dell'illuminazione elettrica nella stazione di Alessandria, L. 23,700.

Lavori intesi a sistemare la falda franosa a tergo del casello n. 66 fra le stazioni di Bonassola e Levante, L. 2900.

Lavori per impedire gli straripamenti del torrente Rapitone a monte della stazione di Vernante L , sulla linea Cuneo-Ventimiglia, L. 1550.

Sostituzione con cancelli scorrevoli delle chiusure a catena del passo a livello del corso Vittorio Emanuele II presso la stazione di Torino P. S., L. 9250.

Rinforzo della scogliera a difesa del rilevato della stazione di Cuneo contro il torrente Gesso, sulla linea Torino-Cuneo-Saluzzo, L. 1090.

Rete Adriatica:

Impegno supplettivo per l'impianto di un binario tronco per il servizio dei carboni in dipendenza della sistemazione del servizio ferroviario nella stazione di Brindisi-Porto, L. 19,500.

Costruzione di una scogliera a difesa della ferrovia contro il fiume Piave fra i km. 32.719 e 33.200 della Belluno-Feltre-Treviso, L. 78,000.

Impianto di una colonnetta porta-fanale e del relativo fanale per l'illuminazione del passaggio a livello al km. 31.110 della linea Milano-Venezia, L. 65.

Lavori per consolidare e sistemare il sottovia a fasci di rotaie, di luce m. 2.50, sul fosso-strada detto di Riscoville al km. 242.249 da Roma, della linea Foligno-Terontola, L. 7600.

Esecuzione dei lavori di riparazione delle travate metalliche in opera ai km. 30.902, 61.038, 63.397 e 66.321 della linea Faenza-Firenze, L. 4065.20.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

RETE MEDITERRANEA:

Migliorie ai tombini di scarico delle pluviali al pozzo ed alle fogne delle latrine nella stazione di Castel S. Giovanni, sulla linea Alessandria-Piacenza, L. 1300;

Sistemazione dell'illuminazione elettrica e spostamento della linea telegrafica e telefonica nella stazione di Novi San Bovo, L. 10,000.

Ampliamento del servizio merci nella stazione di Gaggiano, sulla linea Milano-Vigevano, L. 36,500, di cui L. 17,700 pei lavori da appaltarsi.

Lavori d'ampliamento e di riordino generale nella stazione di Novara, L. 223,700.

Modificazione dei binari e degli scambi nella stazione di Albenga, L. 4900, oltre il materiale metallico d'armamento.

Impianto del sistema di blocco assoluto fra le stazioni di Sampierdarena e di Savona e degli apparati centrali nelle stazioni comprese in quel tronco, L. 610,000.

RETE ADRIATICA:

Impianto nella stazione di Venezia Santa Lucia di un'officina di carica degli accumulatori per l'illuminazione elettrica delle carrozze, L. 55,200.

><

Strade Ferrate Secondarie.

Prospetto dei prodotti del traffico ottenuti dal 1° luglio 1901 a tutto il mese di gennaio 1902, in confronto di quelli avutisi nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Indicazione delle ferrovie	Esercizio 1901-1902	Esercizio 1900-1901	Differenza
Vicenza-Treviso e Vicenza-Thiene-Schio.	786,796	757,427	+ 29,369
Sarde Comp. Reale .	1,118,230	1,171,077	— 52,847
Secondarie Sarde . .	476,606	463,292	+ 13,314
Milano-Saronno-Erba .	2,341,005	2,304,150	+ 36,855
Novara-Seregno . .	457,867	446,511	+ 11,356
Conegliano-Vittorio .	69,287	64,856	+ 4,431
Parma-Suzzara . .	140,227	142,507	— 2,280
Schio-Arsiero e Schio-Torrebelvicino . .	107,169	110,628	— 3,459
Udine-Cividale-Confine	327,916	299,314	+ 28,602
Camposampiero-Montebelluna. . . .	119,407	124,690	— 5,283
Bologna - Massalomb.	255,179	221,653	+ 33,526
Arezzo-Stia	105,976	100,632	+ 5,344
Torino-Ciriè-Lanzo .	440,386	441,477	— 1,091
Torino-Rivoli . . .	98,960	95,221	+ 3,739
Settimo - Rivarolo - Castellamonte . . .	306,806	311,576	— 4,770
Palermo-Mars.-Trap.	1,054,119	1,009,126	+ 44,993
Sassuolo-Mod.-Finale	210,336	203,409	+ 6,927
Santhià-Biella . . .	442,063	429,810	+ 12,253
Ferr. di Reggio Em. .	237,050	211,697	+ 25,353
Roma-Albano-Nettuno	381,087	471,186	— 90,099
Ofantino - Margherita di Savoia . . .	15,345	15,028	+ 317
Bergamo-Ponte Selva	334,644	303,998	+ 30,646
Sassi-Superga . . .	12,528	13,853	— 1,325
Fossano-Mondovì . .	25,799	24,259	+ 1,540
Menaggio - Porlezza e Luino-Ponte Tresa.	62,033	56,169	+ 5,864
Napoli-Nola-Baiano .	277,132	268,931	+ 8,201
Poggibonsi-Colle . .	44,520	40,977	+ 3,543
Arezzo-Fossato. . .	247,529	265,834	— 18,305
Basaluzzo-Frugarolo .	7,235	6,430	+ 805
Palermo-Corleone. .	189,989	167,388	+ 22,601
Monteponi-P. Vesme .	5,635	4,820	+ 815
Gozzano-Alzo . . .	19,478	15,700	+ 3,778
Ferrara-Suzzara . .	274,131	247,386	+ 26,745
Modena-Vignola . .	57,681	49,154	+ 8,527
Napoli-Pozzuoli-Cuma	211,869	211,417	+ 452
Verona-Caprino . .	88,869	84,662	+ 4,207
Napoli-Ottaiano . .	145,306	146,157	— 851
Cerignola Staz.-Città.	45,684	49,294	— 3,610
Economiche Biellesi .	127,359	139,261	— 11,902
Sant'Ellero-Saltino .	24,413	31,050	— 6,637
Roma-Ronciglione . .	387,500	425,780	— 38,280
Varese-Porto Ceresio .	59,180	55,230	+ 3,950
Circumetnea . . .	325,978	345,338	— 19,360
Tortona-Castelnuovo .	14,897	15,755	— 858
Rezzato-Vobarno . .	92,012	87,676	+ 4,336
Iglesias-Monteponi .	2,718	2,510	+ 208
Bari-Putignano . .	80,740	57,657	+ 23,083
Mandela-Subiaco . .	26,320	—	+ 26,320
Totale generale L.	12,682,996	12,511,953	+171,043

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Ci scrivono da Palermo che quella Camera di Commercio ed Arti ha rivolto vive istanze al Ministro dei Lavori Pubblici affinchè trovi modo di ottenere che fino da ora, la Società delle Strade Ferrate della Sicilia modifichi le tariffe relative al trasporto delle olive, e ciò nell'interesse stesso dell'azienda ferroviaria, imperocchè, senza la invocata riduzione gli stabilimenti di Termini Imerese, Cefalù e Barcellona si limiteranno ad un più modesto approvvigionamento di olive a mezzo di carri comuni, lavorando nella zona di territorio più vicina a ciascuno di essi, ottenendosi così il risultato negativo del danno dell'industria e della ferrovia.

Come abbiamo accennato in un precedente numero del *Monitore*, ciò che si desidera dalla Camera di Commercio di Palermo è essenzialmente una sensibile riduzione nel prezzo delle tariffe pel trasporto delle olive, in guisa da proporzionarle a quelle in vigore pel trasporto dell'olio. Trattasi di un provvedimento che interessa al sommo grado l'industria olearia siciliana, la quale negli ultimi tempi ha ricevuto un forte impulso mercè l'impianto degli importanti opifici nelle località preaccennate.

A noi risulta che l'istanza della predetta Camera di Commercio è stata dal Ministero dei Lavori Pubblici vivamente raccomandata alla Società esercente le Ferrovie della Sicilia.

— Con recenti decreti dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio venne disposto quanto appresso:

1) La validità della tariffa locale n. 414, piccola velocità, Rete Mediterranea, pel trasporto di merci varie, è stata prorogata in via di esperimento di altri 2 anni e cioè fino al 31 maggio 1904;

2) La validità della tariffa speciale n. 10, grande velocità, pel trasporto di bozzoli vivi, su proposta delle

Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia, è stata prorogata, in via di esperimento, di altri due anni e cioè fino al 31 maggio 1904;

3) L'avvertenza *C* della tariffa locale n. 413, piccola velocità, Rete Mediterranea, pel trasporto di marmo in blocchi od in massi anche squadrati, è abrogata in conformità all'analoga proposta presentata dalla Mediterranea.

— In relazione alla legge 29 dicembre 1901, n. 562, la Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, a nome e per conto anche delle Ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia, ha sottoposto alla approvazione del R. Governo il nuovo testo di norme, condizioni e modalità per l'applicazione delle tariffe delle concessioni speciali (appendici n. 1 e 2 all'allegato *E* dei contratti d'esercizio approvati colla legge 27 aprile 1885, num. 3048, serie 3ª modificate con la legge del 29 dicembre 1901, n. 562, sovracitata).

Il fascicolo di norme e condizioni suindicate, che andranno in vigore col 1° luglio p. v., annulla e sostituisce le pubblicazioni seguenti e le successive modificazioni: *a*) tariffe e condizioni pei trasporti in base alle concessioni speciali (edizione agosto 1887); *b*) tariffe, norme e condizioni per i viaggi per conto proprio degli impiegati civili delle Amministrazioni dello Stato (concessioni speciali *D* ed *E*, edizione giugno 1892); *c*) tariffa speciale pei viaggi a prezzo ridotto dei maestri e delle maestre delle scuole elementari del Regno; *d*) tariffa speciale pel trasporto a prezzo ridotto, in compartimenti separati di 2ª classe, degli indigenti alienati o supposti idrofobi e delle persone in loro accompagnamento viaggianti a spese dei Comuni.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Angera-Varese. — Si tenne nei giorni scorsi a Varese un'adunanza dei rappresentanti dei Comuni della zona a sud-ovest di Varese per concretare una precisa linea di condotta in merito alla progettata linea ferroviaria Angera-Varese.

Venne approvato il progetto di massima esposto dall'ingegnere Fortunato Tassione. Secondo questo progetto, salvo e impregiudicato per ora il sistema di trazione, la nuova linea dovrebbe toccare i paesi di Capolago, Azzate, Daverio, Verano, Comabbio, Capronno, Angera, servendo più di una ventina di paesi.

La spesa sarebbe preventivata in poco più d'un milione e l'impresa incontra il favore generale di quelle popolazioni, che ora sono prive di mezzi di comunicazione.

Ferrovie dei Castelli Romani. — Si è radunata la Commissione incaricata di esaminare la domanda di concessione fatta dalla Società delle secondarie romane per la trasformazione a trazione elettrica delle ferrovie dei Castelli Romani ed ha approvato la relazione della Sotto-commissione tecnica che ha concluso in senso favorevole, salvo alcune modificazioni. Le linee dei Castelli Romani saranno queste: Roma-Frascati; Roma-Marino-Rocca di Papa; Roma-Albano-Genzano-Nemi.

Fu firmato il decreto reale che approva la concessione di una funicolare da Squarciarelli a Rocca di Papa.

Ferrovia Viareggio-Livorno-Cecina. — La Commissione, recatasi appositamente a Roma, di cui fanno parte il prefetto comm. Anarratone, il sindaco Pacchiani e il deputato Micheli, fu ricevuta dal ministro Balenzano, al quale ha esposto i desideri della popolazione livornese.

Il ministro ha confermato le migliori disposizioni da parte del Governo e si è dimostrato dolente che per indisposizione di alcuni funzionari del ministero, il Comitato superiore delle strade ferrate non abbia potuto oggi occuparsi, fra altri, del progetto della Viareggio-Livorno-Cecina, dichiarandosi disposto a far radunare, prima del 14 maggio, in seduta straordinaria, il Comitato.

— Come avevamo preannunziato, si fece domenica scorsa a Livorno una imponente dimostrazione, promossa dal Comitato popolare, a favore della esecuzione della progettata linea Viareggio-Livorno-Cecina, sulla quale deve ancora pronunziarsi il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici.

Ferrovia Camerino-Castelraimondo. — Il Consiglio di Stato ha dato parere favorevole alla concessione al Comune di Camerino della costruzione ed esercizio della ferrovia elettrica Camerino-Castelraimondo, col sussidio chilometrico di 4500 lire per 70 anni.

Ferrovia Torino-Pinerolo-Torre Pellice. — Presso la sede sociale ebbe luogo in Torino l'assemblea ordinaria degli azionisti. Presiedeva l'assemblea il comm. ing. Adolfo Pellegrini.

Venne data lettura della relazione consigliare, la quale constata che gli utili netti dell'esercizio 1901 ascesero a lire 191,034.99.

Si approvò senza discussione il bilancio ed il proposto dividendo di L. 18 alle azioni di capitale (alle quali rimangono da distribuirsi L. 2, che saranno pagate al 1° luglio coll'acconto di L. 8 sugli utili del corrente esercizio) e L. 5.50 alle azioni di godimento; si procedette alla nomina delle cariche vacanti e vennero riconfermati tutti i consiglieri e sindaci scadenti.

Ferrovia Sicula-Occidentale (Palermo-Marsala-Trapani). — L'esercizio 1901 di questa Società anonima con sede in Roma, capitale L. 22,000,000 interamente versati, si è chiuso con un avanzo di L. 321,970.29. Questo, depurato da L. 16,098.51 per il ventesimo destinato al fondo di riserva, insieme con L. 18,728.59 avanzo dei precedenti esercizi, dà un saldo utile disponibile di L. 324,600.37.

Di tale cifra venne proposta ed approvata la seguente ripartizione: L. 308,000 per dividendo in ragione di L. 7 per ciascuna delle 44,000 azioni sociali; L. 16,600.37 da riportare a nuovo.

Il fondo di riserva, con lo stanziemento di cui sopra, ammonta a L. 527,569.16.

I prodotti dell'esercizio ammontarono a L. 3,990,601.62, con L. 23,305.05 in più in confronto del 1900; le spese ammontarono a L. 3,668,631.33, con una differenza in meno di L. 54,597.05.

La diffusa relazione del Consiglio d'Amministrazione annovera tutte le ragioni che limitano gli utili sociali, fra le quali è l'insufficienza del sussidio chilometrico, nonchè gli inconvenienti del tracciato, per cui la distanza fra i due centri più importanti è doppia di quella reale, il rincaro delle materie di consumo, le diverse crisi economiche che hanno afflitto il paese, ecc.

La relazione conclude che, venendo a cessare oneri derivanti dagli esercizi precedenti, si avrà nella situazione finanziaria dell'azienda un miglioramento, di cui nella prossima gestione si dovranno sentire i benefici effetti. Senonchè, allo sparire di antichi aggravi altri ne subentreranno.

L'agitazione ferroviaria non ha lasciato immune la linea della Società, al personale della quale questa ha fatto concessioni che cominciano già a pesare sul bilancio del 1902. Ma il personale ancora insiste nel chiedere un pareggiamento a quello delle grandi Reti e spera che il Governo vorrà pure ad esso estendere i benefizi di quelle disposizioni che ha recentemente creduto di adottare a favore degli impiegati ed agenti delle tre maggiori Società.

Ferrovie Economiche di Schio. — Questa Società anonima ha chiuso il proprio bilancio 1901 con la cifra di L. 2,388,006.86 in attivo e passivo e con un'eccedenza attiva netta di L. 30,345.15.

Il Consiglio d'Amministrazione ha proposto, e l'assemblea

degli azionisti ha approvato, il dividendo di L. 3 per azione e l'assegnazione a conto nuovo del saldo in L. 345.15.

La breve relazione del Consiglio constata che la cifra del debito fluttuante si va assottigliando di anno in anno. Nel 1901 il movimento viaggiatori e merci fu pressochè eguale a quello del precedente esercizio.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 20 aprile 1902.* — Nella decade dall'11 al 20 aprile 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 3,799,311.67, con un aumento di lire 107,654.40 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 20 aprile 1902 si ragguaglia a L. 35,973,915.30, e presenta un aumento di lire 2,589,384.13 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Francesi. — *Ferrovia Besançon Basilea.* — La Camera di Commercio di Besançon ha emesso un voto favorevole alla costruzione di una ferrovia da Clerval, sulla linea da Besançon a Montbeliard, e Porrentruy, passando da Pont-de-Roide, stazione situata sulla linea da Voujaucourt e Saint-Hippolyte.

D'altra parte in Svizzera si propone di riunire Porrentruy a Laufen, nello scopo di evitare la curva che descrive la strada ferrata attuale da Porrentruy a Basilea, che passa per Santa Ursaune e Delèmont.

Il tragitto da Besançon a Basilea sarebbe, perciò, il seguente: Besançon, Clerval, Pont-de-Roide, Dunwant, Porrentruy, Laufen e Basilea.

La distanza fra Besançcon e Basilea sarebbe di 55 chilometri circa. La nuova linea avendo delle curve di ampio raggio permetterebbe la circolazione rapida dei treni internazionali.

Ferrovie Cinesi. — Nell'adunanza del Consiglio municipale dell'*International Settlement* di Shanghai, che ebbe luogo nello scorso marzo, fu approvato il progetto di dotare la concessione di una rete di tramways elettrici. A questo scopo la Municipalità stabiliva di accettare delle offerte, dando tempo sei mesi, riserbandosi però di sottometterle al Consiglio stesso.

Una volta costruite, la Municipalità si riservava anche il diritto di riscattarle e di esercitarle, a condizioni da stabilirsi.

Dato lo sviluppo sempre crescente della concessione, è certo una necessità l'introduzione di un mezzo rapido di comunicazioni.

Le informazioni particolari debbono essere chieste possibilmente in lingua inglese alla Municipalità di Shanghai.

Notizie Diverse

Comunicazioni automobilistiche. — Il progetto di stabilire un servizio regolare e completo di perfezionatissimi omnibus-automobili fra la stazione di Vievola (capolinea attuale della futura Cuneo-Nizza) e Ventimiglia, va concretandosi.

Il Ministero delle poste e telegrafi, persuaso della grande convenienza di preferire questo servizio a quello troppo lento a cavalli, concederà alla Società Italiana « L'automobile », per un anno, a titolo di esperimento, il servizio postale Ventimiglia-Vievola.

La Società metterà a disposizione, pel servizio, otto automobili a vapore, capaci ciascuno di 24 posti, della forza di 35 cavalli e dotati di una velocità media di km. 15 a 20 all'ora, comprese le salite fino al 12 0|0.

Vantaggio notevole è questo: che d'accordo fra la Società suddetta e la Mediterranea, si stabiliranno biglietti cumulativi, per cui il viaggiatore potrà, con prezzo ed orario unici, fissi, precisi, recarsi da Torino e Cuneo a Ventimiglia e viceversa.

Inoltre si stanno oggi facendo esperimenti e pratiche per estendere il servizio automobilistico alla valle Stura, per Demonte e Vinadio.

Cuneo diverrebbe sede di una importante stazione automobilistica.

Il Sindacato Morgan per le linee transatlantiche. — Il formidabile *trust Oceanico* preannunziato si è costituito in questi giorni. Esso avrebbe un capitale di circa 900,000,000 di franchi. Al Sindacato avrebbero aderito ultimamente, oltre che la Compagnia olandese e l'inglese Cunart, anche le Compagnie tedesche; ma queste ultime sono vincolate dalle leggi e costrette a conservare la bandiera nazionale.

Si dice che Morgan voglia assorbire anche le Compagnie francesi, alla qual cosa il Governo si opporrebbe recisamente.

Se non che fra le Compagnie inglesi assorbite alcune sono sussidiate dal Governo e dovranno quindi conservare la bandiera inglese; però il *trust* potrebbe rifiutare il sussidio sottraendo le Compagnie al controllo governativo. In tal caso l'Ammiragliato non avrebbe più il diritto di requisirne i piroscafi in caso di guerra.

Si ritiene pure che Liverpool sarà abbandonata dal Sindacato per lo sbarco dei passeggieri, mantenendolo solo per quello delle merci, col proponimento di fare Southampton quale centro principale per le operazioni in Inghilterra. Si crede che con l'unificazione delle Compagnie si otterrà una economia di dollari 15,000,000 all'anno.

Il signor Perkeus, uno dei membri del Sindacato, ha dichiarato che gl'interessi americani domineranno questo amalgamento delle Società marittime a grande vantaggio degli interessi ferroviari degli Stati Uuiti.

Traffico del Canale di Suez. — Dal rapporto annuale della Società risulta che il traffico totale del Canale nel 1901 fu di tonnellate 10,823,840. Con un aumento di tonn. 85,668 sul 1900.

La bandiera inglese concorse per tonn. 6,252,819, la tedesca per 1,762,624, la francese per 756,782, e l'italiana, che viene sesta, per tonn. 176,401; contro tonn. 158,565, nel 1900.

La « Thomson-Houston ». — I Commissari della Compagnia francese per l'esercizio dei sistemi Thomson-Houston hanno pubblicato testè la loro Relazione sull'esercizio 1901.

Risulta da questa che, fatta la deduzione degli elementi, il cui ammortamento è stato prelevato sugli utili dell'esercizio, l'attivo sociale si eleva alla somma di franchi 107,540,463.60; il passivo si eleva alla somma di franchi 105,286,690.06; l'eccedenza attiva risulta dunque di franchi 2,253,773.54, la qual somma rappresenta il saldo del conto Profitti e Perdite, che si stabilisce come segue: beneficio netto industriale fr. 6,558,037.06, da cui deducendo per ammortamenti diversi fr. 138,906.80 e per la riduzione sulla valutazione del portafoglio, attenuata dall'utilizzazione delle riserve disponibili, fr. 4.341,170.65, rimane il beneficio disponibile di fr. 2,072,959.61, cui aggiunti franchi 180,813.93, rimanenza attiva dell'esercizio precedente, si hanno in totale fr. 2,253,773 54.

La Thomson-Houston potrebbe dunque distribuire un dividendo, ma si sembra propensi ad ammortizzare invece la perdita subita sul portafoglio prima di fare un nuovo riparto. Si opina così che sugli esercizi futuri potranno distribuirsi dividendi del 4 e dell'8 0|0.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Prefettura di Ravenna (10 maggio, ore 10). — Appalto della difesa con sassaia froldo Rasponi in sinistra fiume Ronco, m. 111. L. 10,000, dep. L. 500 in tesoreria, cauz. def. decimo, ultimazione 20 giorni. Documenti sino al 4 maggio.

Municipio di Palmoli (*Chieti*) (10 maggio, ore 10). — Appalto per la sistemazione strada Fosso. L. 9800, dep. L. 300, cauzione definitiva L. 1000 nella Cassa depos. e prestiti, fatali 18 maggio, ore 12.

Amministrazione provinciale di Porto Maurizio (12 maggio, ore 12). — Appalto della costruzione della strada prov. di Valle Argentina di m. 745.95 in sostituzione del tratto di traversa nell'abitato della città di Taggia denominata via Lercari, provv. agg. col ribasso del 4.50 0[0 su L. 44,250 e cioè per L. 42,258.75. Deposito provv. L. 3000.

Deputazione provinciale di Catania (12 maggio, ore 13.30). — Appalto per il consolidamento e riparazioni al ponte Monaci, lungo la strada prov. Palagonia per Ramacca a Malinazzo. L. 16,833.27, oltre L. 1112,47 per impreviste, dep. L. 500 e 450 per le spese, cauzione defin. decimo nella Cassa depositi e prestiti, ultimaz. 70 giorni, fatali 27 maggio, ore 13.30.

Municipio di Villasimius (*Cagliari*) (12 maggio, ore 10). — Appalto per le riparazioni della strada Quartu-Villasimius. L. 2000, deposito L. 100, fatali 28 maggio, ore 12.

Direzione Genio Militare (12 maggio, ore 10.30) (unico defin.). — Appalto dei fabbricati piazze Mantova, Legnago e Borgoforte, dal 1° luglio 1902 al 30 giugno 1903. Lire 30,000, dep. L. 3000 in tesoreria. Docum. sino all'8 maggio.

Municipio di Monteleone (*Catanzaro*) (14 maggio, ore 12). — Appalto dei lavori di ampliamento di quel cimitero. Provv. agg. col ribasso del 2 0[0 su L. 40,500. Deposito provv. L. 2250. Cauzione L 4500. Consegna lavori 8 mesi.

Municipio di Padova (15 maggio, ore 10) (schede). — Appalto cavalcavia e rampe d'accesso sopra la linea ferroviaria, presso la stazione. Lire 170,000, deposito L. 15,000 in tesoreria, fatali 31 maggio, ore 12.

Municipio di Filetto (*Chieti*) (15 maggio, ore 10) (ventesimo). — Appalto per il completamento camposanto, col ribasso del 7 0[0 su L. 8207.13.

Prefettura di Mantova (20 maggio, ore 11) (unico defin.). — Appalto per il risarcimento e prolungamento a monte difesa frontale con scogliera al froldo Bulgarini, in sinistra Po tra i ss. gg. 205-207 in Bagnolo S. Vito. L. 36,400, deposito L. 2800 in tesoreria e 800 per le spese, cauzione defin. decimo, ultimaz. 60 giorni. Documenti sino alle ore 16 del 12 maggio.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione generale Arsenale del 3° Dipartimento Marittimo Venezia e Napoli (19 maggio, ore 11) (offerte segr.). — Appalto della fornitura di oggetti di bronzo, ottone e rame, e chiavarde di metallo Muntz per la somma presunta complessiva di L. 40,000 da consegnare al R. Arsenale di Venezia. Risultati d'asta 24 maggio, ore 12. Fatali 17 giugno, ore 12. Dep. provv. L. 4000.

Direzione Generale Arsenale di Napoli (21 maggio, ore 11) (offerte segr.). — Appalto della fornitura ai 3 Dipartimenti di chilogrammi 33,000 di catrame vegetale del Nord al prezzo di L. 0.36 al kg., per complessive L. 11,880. Dep. provv. L. 1190. Deposito spese L. 450. Fatali 19 giugno, ore 12.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Aprile 26	Maggio 3
Azioni Ferrovie Biella	L. 540	540
» » Mediterranee	» 460.50	452
» » Meridionali	» 658.50	651.50
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	L. 390	398
» » » (2ª »)	» 375	380
» » Secondarie Sarde	» 225	222
» » Sicule	» 669	666
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.*	» 337.75	341.75
» » Cuneo 3 0[0	» 362	363
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1[2 %	» 100	99.40
» » Mediterranee 4 0[0	» 502.75	502 75
» » Meridionali	» 332.50	336
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 316	320.50
» » » 2ª emiss. »	315	317.75
» » Sarde, serie *A*	» 332.50	333.50
» » » serie *B*	» 332.50	333.50
» » » 1879	» 332.50	333.50
» » Savona	» 362	362
» » Secondarie Sarde	» 505	508
» » Sicule 4 0[0 oro	» 519	519
» » Tirreno	» 509	512
» » Vittorio Emanuele	» 364	363

Avvisi delle Società Ferroviarie

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima, sedente in Firenze
Capitale L. 260 milioni interamente versato

Esercizio della Rete Adriatica.

Si porta a notizia dei signori Azionisti che, a forma dell'art. 25 degli Statuti sociali, è convocata per il giorno **28 Maggio** prossimo, a **mezzodì**, a **Firenze**, nel palazzo della Società (già Gherardesca), in via Pinti, N. 93, l'Assemblea generale degli Azionisti.

Ordine del giorno:

Relazione del Consiglio d'Amministrazione e Relazione dei Sindaci;
Bilancio consuntivo dell'anno 1901, preventivo del 1902 e deliberazioni relative;
Nomina di Consiglieri d'Amministrazione;
Nomina dei Sindaci e dei Supplenti.

Il Deposito delle Azioni, prescritto dall'Art. 22 degli Statuti, dovrà essere fatto dal giorno **10** al giorno **17 Maggio 1902**, a:

Firenze, alla Banca d'Italia e alla Sede della Società (Servizio Finanza e Titoli);
Napoli, *Torino*, *Livorno*, *Roma*, *Padova*, *Pisa*, *Savona*, *Porto Maurizio*, alla Banca d'Italia;
Genova, alla Cassa Generale e alla Banca d'Italia;
Milano, alla Banca d'Italia e al Banco Zaccaria Pisa;
Bologna, alla Cassa della Società (Stazione ferroviaria);
Parigi, alla Società generale di Credito industriale e commerciale e alla Banca di Parigi e dei Paesi Bassi;
Berlino, presso la Deutsche Bank e presso i sigg. R. Warschauer e C.;
Francoforte s[M, presso la filiale della Deutsche Bank di Berlino;
Londra, presso i sigg. Baring Brothers e Comp. Limited;
Vienna, presso l'I. R. Stabilimento Austriaco di Credito per Commercio ed Industria;
Trieste, presso la filiale dello Stabilimento Austriaco di Credito per Commercio ed Industria.

Firenze, 25 Aprile 1902. LA DIREZIONE GENERALE.

Le modalità per l'esecuzione dei detti depositi furono pubblicate nella *Gazzetta Ufficiale del Regno* del dì 24 aprile 1902, N. 96, e sono ostensibili presso le Casse suindicate.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 11ª Decade — dall'11 al 20 Aprile 1902

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti Indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
				PRODOTTI DELLA DECADE.			
1902	1,539,532.22	90,039.22	363,336.16	1,523,087.32	17,500.39	3,533,495.31	4,308.00
1901	1,511,052 33	90,681.16	370,636.15	1,441,794.45	15,935.52	3,430,099.61	4,308.00
Differenze nel 1902	+ 28,479.89	— 641.94	— 7,299.99	+ 81,292.87	+ 1,564.87	+ 103,395.70	»
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.			
1902	12,686,144.34	615,897.72	3,830,056.07	16,051,903 01	157,052.96	33,341,054.10	4,308.00
1901	11,957,462.45	612,767.86	3,661,188.31	14,564,296.00	150,659.99	30,946,374.61	4,308.00
Differenze nel 1902	+ 728,681.89	+ 3,129.86	+ 168,867.76	+ 1,487,607.01	+ 6,392.97	+ 2,394,679.49	»
				RETE COMPLEMENTARE			
				PRODOTTI DELLA DECADE.			
1902	80,653.36	2,716.70	34,274.52	145,911.32	2,260.46	265,816.36	1,547.11
1901	98,943.16	1,910.48	26,049.67	132,733.30	1,921.05	261,557.66	1,530.17
Differenze nel 1902	— 18,289.80	+ 806.22	+ 8,224.85	+ 13,178.02	+ 339.41	+ 4,258.70	+ 16.94
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.			
1902	845,142.57	18,180.03	252,678.04	1,502,525.73	14,334.83	2,332,861.20	1,544.18
1901	800,186.86	17,838.11	238,087.71	1,368,455.69	13,588.19	2,438,156.56	1,530.17
Differenze nel 1902	+ 44,955.71	+ 341.92	+ 14,590.33	+ 134,070.04	+ 746.64	+ 194,704.64	+ 14.01

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1902	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1901
648.89	632.33	+ 16.56	6,147.10	5,718.32	+ 428.78

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società Anonima con Sede in Milano

Capitale Sociale Lire 180 milioni, intieramente versato
Ammortizzato per L. 448,500

Avviso sorteggio Azioni ed Obbligazioni 4 0|0.

Il 15 corrente, alle ore 10, presso la Sede Sociale in Milano, corso Magenta, 24, si procederà pubblicamente alle estrazioni a sorte delle Azioni ed Obbligazioni sociali, giusta le relative Tabelle d'ammortamento, e cioè:

Estraz.			
8ª	delle Azioni;		
12ª	delle Obblig. 4 0|0,	Serie dal N.	1 al 3000
9ª	»	»	3001 al 4000
2ª	»	»	4001 al 5250
1ª	»	»	5251 al 9000

Milano, 1° maggio 1902. LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

BIGLIETTI SEMPLICI					BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO					
(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	LONDRA (2)		PARIGI (3)		LONDRA (4) (Diritto di porto compreso)			PARIGI (5)		
	1a classe	2a classe	1a classe	2a classe	1a classe	2a classe	validità	1a classe	2a classe	validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne)	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 65	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	-			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno, italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE							Treno lusso PENINSULAR-EXPRESS part. da Londra il venerdì
					(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	—	9 — a.	10 — a.	—	—	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria —	—	—		—	11 — a.	—		—
Douvres —	—	11 03 a.		—	1 — p.	11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	—	12 31 p.		—	2 20 p.	12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	(F)	12 35 p.		—	2 24 p.	12 24 a.		12 24 a.
	W. R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 20 p.		—	3 — p.	1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 26 p.		—	3 06 p.	1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.		1 58 p.		—		2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.		1 59 p.		—		2·31 a.		
Folkestone Par.			11 50 a.	—				
Boulogne (Buffet) Maritime o.E.oc. Arr.			1 30 p.	—				
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.			1 34 p.	—				
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.			2 20 p.	—				
Boulogne (Buffet) Central Arr.			2 25 p.	—				
Boulogne (Buffet) Central Par.			2 35 p.	—				
Amiens (Buffet) Arr.		3 44 p.	4 10 p.	—	5 16 p.	4·04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.		3 49 p.	4 15 p.	—	5 21 p.	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.	5 45 p.	5 50 p.	—	7 — p.	5 50 a.		Per la grande cintura
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	5 52 p.	—	7 42 p.	—	7 42 p.	7 03 a.		
Paris-PLM (Buff.) Arr.	6 32 p.	—	8 32 p.	—	8 32 p.	7 43 a.		
	1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)	1a 2a cl.	1a 2a cl.	Lusso (X)	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	10 20 p.	10 30 p.	1 35 p.	9 30 a.	2 — p.	
Dijon Arr.	12 20 p.	1 33 a.	2 40 a.	3 45 a.	5 38 p.	2 24 p.	7 15 p.	9 35 a.
Evian —	2 16 p.	10 45 a.	—	2 16 p.	—	—	—	—
Genève —	10 43 a.	6 57 a.	—	11 14 a.	—	10 45 p.	—	—
Le Fayet-St-Gervais (Chamonix) —	3 31 p.	12 20 p.	—	8 — p.	—	—	—	1 — p.
Aix-les-Bains —	8 58 a.	6 02 a.	6 46 a.	1 54 p.	9 39 p.	8 51 p.	12 21 a.	1 42 p.
Chambéry —	9 32 a.	6 37 a.	7 10 a.	2 31 p.	9 59 p.	9 26 p.	12 45 a.	2 03 p.
Modane —	1 46 p.	—	9 57 a.	7 42 p.	12 29 a.	—	3 34 a.	4 55 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). Arr.	18 55	—	14 22	4 55	—	—	8 20 a.	21 16
Torino Par.	20 —	—	14 50	6 45	—	—	8 45	Sleeping-cars con Dining-car
Novara Arr.	21 56	—	16 47	9 14	—	—	10 55	
Milano Arr.	23 05	—	17 45	10 15	—	—	12 6	
Venezia Arr.	—	—	23 30	—	—	—	18 45	
Torino Par.	20 05	—	15 —	5 25	—	—	8 40	
Genova Arr.	23 20	—	18 25	8 45	—	—	12 —	
San-Remo —	5 45	—	23 33	—	—	—	16 44	
Pisa —	8 20	—	23 25	12 35	—	—	17 —	
Firenze —	7 15	—	1 20	17 28	—	—	19 15	
Livorno —	5 36	—	0 7	15 5	—	—	18 —	
Roma —	10 10	—	7 —	19 15	—	—	23 43	
Napoli —	18 35	—	13 36	0 35	—	—	7 —	
Brindisi —	—	—	8 16	—	—	—	18 7	
Torino Par.	20 05	—	—	—	—	—	8 40	21 30
Alessandria Arr.	21 32	—	—	—	—	—	10 13	22 59
Bologna —	2 31	—	—	—	—	—	14 50	3 01
Ancona —	7 13	—	—	—	—	—	23 —	6 40
Brindisi —	21 48	—	—	—	—	—	10 59	17 20
Firenze —	6 34	—	—	—	—	—	18 3	Arrive a Brindisi la domenica
Roma —	13 10	—	—	—	—	—	23 25	
Napoli Arr.	18 35	—	—	—	—	—	7 —	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) Par.	8 50	—	—	15 5	Lusso (X)	—	—
Roma —	14 30	—	—	23 10		—	—
Firenze —	21 10	—	—	6 10	—	—	—
Brindisi —	7 —	—	—	17 33	—	—	—
Ancona —	20 25	—	—	5 35	—	—	—
Bologna —	1 35	—	—	10 30	—	10 30	—
Alessandria —	7 15	—	14 20	17 10	—	21 55	—
Torino Arr.	9 2	—	16 05	19 10	—	23 35	—
Brindisi Par.	—	—	18 35	—	—	9 42	—
Napoli —	8 50	—	15 50	—	—	23 15	—
Roma —	14 50	—	21 —	—	14 20	8 15	—
Livorno —	21 6	—	2 —	8 30	19 25	18 15	—
Firenze —	19 35	—	21 5	7 15	17 30	12 10	—
Pisa —	22 15	—	3 5	9 8	20 45	15 —	—
San Remo —	18 32	—	1 45	8 9	—	14 15	—
Genova —	8 5	—	7 5	14 55	0 35	20 —	—
Torino Arr.	7 —	—	10 25	19 10	4 50	23 35	—
Venezia Par.	—	—	—	8 45	—	14 —	—
Milano Par.	—	—	7 5	16 —	—	20 15	—
Novara —	—	—	8 7	17 1	—	21 15	—
Torino Arr.	—	—	10 20	19 5	—	23 10	—
	(D)						
Torino Par.	7 45	—	13 30	19 30	4 26	—	24 —
Modane (ora franc.) —	11 35 a.	—	5 20 p.	10 10 p.	7 24 a.	—	3 20 a.
Chambéry —	3 — p.	—	8 38 p.	12 22 a.	9 35 a.	6 47 a.	5 57 a.
Aix-les-Bains —	3 44 p.	—	9 12 p.	12 04 a.	9 55 a.	7 22 a.	6 18 a.
Le Fayet-St-Gervais —	11 15 a.	—	4 15 p.	2 — p.	—	—	—
Evian —	12 38 p.	—	5 32 p.	—	—	4 40 a.	—
Genève —	1 52 p.	—	8 02 p.	9 10 p.	—	5 52 a.	3 38 a.
	1a cl.						
Dijon —	12 4 a.	—	1 59 a.	5 9 a.	2 19 p.	1 23 p.	11 33 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	6 9 a.	—	6 38 a.	9 23 a.	6 41 p.	6 31 p.	5 15 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 12 a.		—	10 3 a.	—	6 47 p.	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	8 03 a.		—	10 52 a.	—	7 42 p.	
	1a 2a cl.	(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl.	Déjeun. 1a 2a cl. W.R(A)		Pranzo 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	8 40 a.	9 35 a.	10 30 a.	11 20 a.	—	9 — p.	
Amiens (Buffet) Arr.	10 28 a.		12 mer.	12 52 p.	—	10 46 p.	
Amiens (Buffet) Par.	10 33 a.		12 20 p.	12 57 p.	—	10 51 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	12 18 p.		1 50 p.		—		
Boulogne (Buffet) Central Par.	12 23 p.		1 53 p.		—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.			1 58 p.		—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.			2 12 p.		—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora E. oc. Par.			2 08 p.		—		
Folkestone Par.			4 10 p.		—		
Boulogne-Tintelleries Arr.	12 07 p.				—	12 31 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.	12 09 p.				—	12 33 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.	12 45 p.			2 55 p.	—	1 12 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.	12 57 p.	1 15 p.		3 01 p.	—	1 21 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.	1 30 p.			3 19 p.	—	1 39 a.	
Calais Maritime ora Eur. occ. Par.	1 26 p.			3 15 p.	—	1 35 a.	
Douvres —	3 05 p.			5 15 p.	—	3 40 a.	
Londres Victoria Arr.	—			7 — p.	—	—	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 p.		5 50 p.	—	—	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori*. — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant riservato ai viaggiatori di 1a classe. Non sono ammessi i viaggiatori di 2a classe se non pagano il supplemento dalla 2a alla 1a classe. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 10.30 ant. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Calais col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 11.20 ant. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.30 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino. — (X) Dal 20 novembre al 9 gennaio i treni di lusso Parigi-Roma avranno luogo tre volte per settimana, cioè: il lunedì, mercoledì e venerdì in partenza da Parigi; martedì, giovedì e sabato in partenza da Modane. Dal 10 gennaio fino al 15 maggio tutti i giorni. Questo treno è composto di *wagons-lits* e di *restaurant*.

TORINO, 1902 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 33.

ANNO XXXV. Sabato, 10 Maggio 1902 NUM. 19.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

L'ACQUEDOTTO PUGLIESE

Progetto di legge per la costituzione del Consorzio.

Pubblichiamo il disegno di legge, presentato alla Camera nella seduta del 21 aprile 1902, circa la costruzione e l'esercizio dell'Acquedotto Pugliese a tutela della silvicultura del bacino del Sele, stralciando dalla Relazione i dati più importanti del progetto.

Riconosciuta la convenienza di un unico acquedotto per tutte e tre le provincie Pugliesi, e scelte ad alimentarlo le sorgenti del Sele, da derivarsi entro l'abitato di Caposele, l'opera da eseguirsi consiste in un canale principale in muratura che, dopo la presa delle dette sorgenti, attraversando l'Appennino, passa nella vallata dell'Ofanto, e quindi per Venosa e Spinazzola raggiunge le Murge Baresi per seguirle fino al confine della provincia di Lecce, con un percorso di circa 250 chilometri: lungo il quale partono da esso canale successive diramazioni, in servizio degli abitati che incontra ed avvicina.

Sarebbero con ciò provvisti di acqua potabile:

a) In provincia di Foggia: 18 Comuni fra i più importanti e di cui è maggiore il bisogno, con una popolazione complessiva di 221,967 abitanti: mentre il resto della Provincia ne conta 199,148 giusta l'ultimo censimento:

b) In Provincia di Bari: tutti i 53 Comuni ad essa appartenenti, con una popolazione attuale di 837,683 abitanti;

c) In provincia di Lecce: tutti i Comuni, ad eccezione di 7 del circondario di Taranto, e cioè: Castellaneta, Ginosa, Laterza, Massafra, Montemosola, Motta e Palagiano; che contano in complesso una popolazione di 56,685 abitanti. Gli altri 123 abitati della Provincia, a cui l'acqua verrebbe condotta, rappresentano una popolazione totale di 648,697 abitanti.

Il costruendo Acquedotto pugliese, pertanto, sarebbe destinato a servire 194 Comuni, con una popolazione totale, secondo i risultati del più recente censimento, di 1,708,347 abitanti.

Data la copiosità delle sorgenti, e l'ampiezza assegnata dal progetto al Canale principale, capace di convogliare una portata massima di quattro metri cubi, la dotazione d'acqua giornaliera che potrebbe fornirsi ad essi abitanti sarebbe tale da superare un massimo di litri 150, e non discendere oltre un minimo di litri 60, a seconda dell'importanza dei varii Comuni. Ed entro questi limiti appunto fu compilato il primo progetto.

Ma fu considerato che la spesa dell'opera completata con la canalizzazione interna degli abitati, avrebbe così raggiunto la cospicua cifra di ben 185 milioni; che d'altronde, in relazione agli attuali bisogni di quelle popolazioni, per la massima parte rurali, l'accennata dotazione individuale d'acqua sarebbe stata molto superiore all'effettivo bisogno, tenendo conto dei dati di consumo che si hanno per cospicue città d'Europa, anche largamente provviste di acqua. Si pensò quindi di ridurre le diramazioni secondarie a più modesta misura, pur lasciando al canale principale ed alle maggiori diramazioni, la proporzione stessa del primo progetto; per modo che, crescendo in prossimo o lontano avvenire i bisogni della regione, con modica spesa si potessero attuare nuove opere di condotta sussidiarie, usufruendo anche di tutta l'acqua di cui il canale predetto è capace.

Ora l'esperienza ha dimostrato, che con una razionale distribuzione, la quotá d'acqua di 40 o 50 litri al giorno è più che sufficiente per gli usi domestici. A Roma si calcola il consumo di litri 60 giornalieri per individuo: a Napoli di litri 49, comprese le case di lusso, gli ospedali, i collegi, le ferrovie ed esclusi i servizi pubblici. A Parigi, ove è doppio servizio d'acqua potabile e di fiume, sono assegnati litri 25 di acqua potabile per abitante. Firenze ha 9 litri, Venezia 17, Bologna 26, Catania 31. In Germania, il consumo medio individuale per 80 città è di litri 63, in Inghilterra, e nell'America del Sud, di circa litri 95.

In base a dati eminentemente pratici, la Commissione incaricata dalla Società tedesca di tecnici specialisti per il gas e l'acqua, giudicò doversi assegnare a Milano litri 54 per persona al giorno, compresa la lavatura dei panni: ciò che fu ammesso anche per Perugia, ed è riconosciuto più che sufficiente al bisogno da tutti quelli che si sono dedicati all'argomento delle acque potabili, come lo Spataro, il Parkes, il Muir ed il Rankine.

E passando ai servizi pubblici comunali, a Roma, oltre dell'acqua fornita alle case, si hanno litri 30 di consumo giornaliero per abitante: a Palermo 14; mentre l'Humber, per l'Inghilterra, limita il consumo a litri 5: e per la Germania, secondo il Rankine, ed il Graan, occorrono 11 litri. A Napoli il medio consumo per pubblici servizi (oltre sempre il consumo privato) è riscontrato di litri 30 al giorno per persoua.

Per l'Acquedotto Pugliese, in conseguenza, parve sufficiente limitarsi ad una media individuale giornaliera di distribuzione tra i 40 ed i 50 litri, per servizi privati; cui va aggiunta la quantità d'acqua necessaria per gli usi pubblici, in misura gradatamente crescente da litri 5 a 40, secondo l'importanza dei vari centri abitati.

Secondo tali criteri, l'Ufficio compilatore del progetto ha formato cinqne categorie distinte di città e borgate, coi relativi coefficienti di distribuzione a ciascuna attribuibili, e cioè:

I Categoria	—	Città principali, o marittime dotate di porto: Foggia, Bari, Barletta, Taranto, Lecce, ecc..	Litri 90
II Id.	—	Comuni di oltre 20 mila abitanti	» 70
III Id.	—	Comuni tra i 10 ed i 20 mila abitanti	» 60
IV Id.	—	Comuni tra i 5 ed i 10 mila abitanti	» 55
V Id.	—	Comuni di popolazione inferiore a 5 mila abitanti .	» 50

Ma poichè vi hanno abitati posti in condizioni speciali, per cui occorrerà elevare l'acqua con mezzi meccanici, si è creduto opportuno par questi diminuire di poco la quantità suindicata come appresso:

Comuni di popolazione superiore ai 10 mila abitanti, litri 50;

Comuni di popolazione fra i 10 ed i 5 mila abitanti, litri 45;

Comuni di popolazione al disotto di 5 mila abitanti, litri 40.

E' da notare che i sopra indicati coefficienti di distribuzione sono ragguagliati non alla popolazione attuale dei vari centri, sibbene a quella che potrà aversi tra un ventennio all'incirca, e cioè molto in là dall'epoca in cui l'Acquedotto potrà essere ultimato: e che inoltre essi furono aumentati del due per cento, volendosi tener conto delle perdite eventuali lnngo la conduttura.

Ragguagliata così ai bisogni delle tre Provincie, la quantità dell'acqua necessaria risulta di metri cubi 1.70 per minuto secondo, distinta come appresso:

Per Foggia	mc. 0.22
Per Bari	» 0.87
Per Lecce	» 0.61
Totale . . .	mc. 1.70

In vista tuttavia, come dicemmo, dei futuri possibili maggiori bisogni, al canale principale si è assegnata una portata superiore del doppio a quella suindicata, e cioè di quattro metri cubi a Caposele. E la eccedenza (che a Caposele è di oltre metri cubi 2,30) potrebbe essere convenientemente impiegata in opportune località delle tre Provincie per usi agricoli ed industriali: meglio utilizzando così l'opera, e senza aggravio sensibile di spesa.

La potenzialità dell'Acquedotto, quale è stata indicata, potrà nelle ordinarie condizioni ottenersi dalle sorgenti di Caposele, dette della *Sanità* (poichè delle altre di più scarsa importanza non si tenne conto) che danno la portata normale di mc. 4.50: avvertendo che questa può salire circa a 6 mc., secondo è risultato dalle misurazioni eseguite dall'ottobre 1901 a tutt'oggi.

Valgano, a dimostrare la nostra affermazione i dati che seguono.

Le prime misure esatte della portata di Caposele datano dal 1891, e furono eseguite a cura del Ministero di agricoltura, industria e commercio. Esse dettero questi risultati:

al 6 agosto 1891	mc. 5.757
al 30 settembre 1891 . .	» 5.252
all'11 novembre 1891 . .	» 5.025.

Dal settembre 1897 in poi altre misurazioni furono fatte per disposizione della Sotto-Commissione per l'Acquedotto Pugliese, e continuate per cura dell'Ufficio speciale del Genio civile fino al maggio 1899. Esse dettero un massimo di mc. 4,880 ed un minimo al 23 novembre 1898, di mc. 2,993: quest'ultima portata di massima magra fu dovuta ad una condizione eccezionale di prolungata siccità, quale non si verifica d'ordinario che a periodi di 4 o 5 lustri, onde non è il caso di tenerne conto in via normale. Del resto, coi già deliberati lavori di allacciamento delle sorgenti, la cui esecuzione comincerà fra giorni; e col completare il rimboschimento del bacino d'alimentazione delle sorgenti stesse, secondo è prescritto dall'annesso disegno di legge, è lecito sperare con assoluto fondamento che una minima portata di tre metri cubi non debba più avverarsi.

A conferma di quanto sopra, soggiungiamo:

a) Che la prima misurazione diretta, e cioè alle sorgenti della Sanità, dal 6 ottobre a tutto dicembre 1901, epoca in cui si verica di solito un periodo di magra, dette una portata minima di mc. 3,950;

b) Che dal 1° gennaio a tutto il marzo 1902 la portata predetta andò progressivamente crescendo da mc. 3,950 a 5,250; e potrà ancora aumentare, col cessare della magra primaverile.

Come vedesi, le rigorose misurazioni eseguite tolgono qualsiasi dubbio sulla potenzialità delle sorgenti per ogni bisogno presente e futuro delle popolazioni pugliesi. Al che aggiungasi che i bisogni locali della regione in cui sgorgano le sorgenti del Sele, possono aver piena soddisfazione, col mezzo metro cubo che si lascia sopra luogo, e che basta ampiamente agli usi civici, e ad alimentare i pochi molini e gualchiere attualmente in funzione.

Facciamo qui seguire la descrizione sommaria delle opere progettate.

L'Acquedotto in muratura, dopo avere attraversato l'Appennino e la vallata dell'Ofanto, affacciatosi alla regione Pugliese, getta in sinistra la diramazione principale per la provincia di Foggia, la quale, dopo avere attraversato l'Ofanto, si divide in due subdiramazioni, l'una per Cerignola, e l'altra per Lucera, Foggia, San Severo, Torremaggiore, ecc.

Più appresso, fra Spinazzola ed il confine della provincia di Lecce, l'Acquedotto domina buona parte del Barese, al cui intero territorio distribuisce l'acqua mercè acconce diramazioni.

Al termine dell'Acquedotto sopra Fasano incomincia la diramazione pel Leccese, la quale è risultata più complessa e costosa delle altre, per la grande estensione e speciale configurazione topografica della Provincia. Con apposite cautele si è cercato ottenere una sensibile velocità nel corso dell'acqua, affine di condurla più fresca ai centri abitati.

Lo sviluppo complessivo delle diramazioni è di circa 1,460 chilometri:

Per la provincia di	Foggia	Km.	280
Id.	Bari	»	440
Id.	Lecce	»	740
		Totale Km.	1,460

Alla quale lunghezza aggiungendo quella del canale principale, che è, come dicemmo, di chilometri 250, si ha un totale di conduttura di chilometri 1,710.

Un considerevole numero di serbatoi, progettati generalmente in vicinanza dei maggiori centri abitati, potrà in casi di guasti e di conseguenti interruzioni di servizio, sopperire ai bisogni locali per la durata di uno o due giorni.

Quanto allo importo totale dell'opera, esclusa la canalizzazione nell'interno degli abitati, il progetto compilato a

cura dello Stato prevede una spesa complessiva di lire 116 milioni, così distinta:

a)	Acquedotto principale	L.	64,000,000
b)	Diramazioni per Foggia	»	9,000,000
c)	Id. Bari	»	10,000,000
d)	Id. Lecce	»	33,000,000
	Totale	L.	116,000,000

alla quale cifra sommata l'altra di 20 milioni che l'ufficio compilatore ritiene necessaria per l'impianto della rete interna di canalizzazione, la spesa intera per l'Acquedotto non eccederebbe il massimo di lire 136 milioni, e cioè circa lire 61.50 per abitante: mentre l'Acquedotto di Napoli (per tacere di altri molti) raggiunse la media di L. 80.

Per ciò che si attiene alla qualità dell'acqua, attinta alle sorgenti del Sele, le analisi compiute a cura della Direzione di Sanità Pubblica dimostrano che essa è, chimicamente e batteriologicamente, pari se non snperiore per purezza e salubrità a quella delle sorgenti di Serino, alimentatrici dell'Acquedotto di Napoli. Il che è facilmente spiegabile, quando si pensi che tanto le une quanto le altre hanno origine dallo stesso gruppo montuoso.

E prima di chiudere la nostra breve esposizione, ci piace accennare ad altre utilità che nell'esercizio dell'Acquedotto potrebbero ricavarsi dalla eccedenza di portata, la quale nei primi tempi, come già dicemmo, non verrebbe adoperata ad uso potabile. Tali utilità verrebbero costituite dalla produzione di circa sei mila cavalli di forza nominale da distribuirsi a scopo industriale in diversi punti della regione Pugliese: e dalla irrigazione di una limitata superficie di terreno (circa ettari 2,300). Oltre a ciò, con modica spesa, si potrebbe fornire l'acqua a tutte le ferrovie locali, costituenti una rete complessiva di 730 chilometri e finalmente alimentare anche gli abitati di Calitri (provincia di Avellino), Matera e Lavello (provincia di Potenza), la cui popolazione ammonta insieme a più di 32,000 abitanti, e che difettano di buona acqua potabile, o ne hanno in quantità molto inferiore al bisogno.

DISEGNO DI LEGGE.

Titolo I. — Costruzione, manutenzione ed esercizio dell'acquedotto.

Art. 1. — È istituito un Consorzio fra lo Stato e le tre provincie di Foggia, Bari e Lecce, avente per iscopo la costruzione, la manutenzione e l'esercizio perpetuo dell'Acquedotto Pugliese.

Il Consorzio ha la qualifica di ente morale, con patrimonio, personalità giuridica e responsabilità verso i terzi, distinte da quelle dello Stato e delle Provincie predette.

La rappresentanza legale del Consorzio, per quanto riguarda l'Amministrazione di esso, e la direzione tecnica dell'opera, è attribuita esclusivamente allo Stato.

Lo statuto del Consorzio sarà approvato con Regio Decreto, dalla data del quale il Consorzio stesso comincierà a funzionare.

Art. 2. — Nella parte straordinaria del bilancio passivo del Ministero dei Lavori Pubblici, a cominciare dall'esercizio finanziario 1907-908, verrà stanziata, in apposito capitolo, una somma di 5 milioni di lire, a titolo di concorso dello Stato e delle tre Provincie predette nella spesa di costruzione dell'acquedotto.

In unico capitolo della parte straordinaria del bilancio dell'entrata verrà contemporaneamente, e per gli stessi esercizi, stanziata la somma di un milione di lire da introitarsi dallo Stato a titolo di contributo delle tre Provincie consorziate, il cui riparto, da farsi in ragione della popolazione, verrà stabilito con Regio Decreto, sentiti il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici ed il Consiglio di Stato. Contemporaneamente, nella parte passiva del bilancio di ciascuna delle tre Provincie verrà stanziata, fra le spese obbligatorie, la quota rispettiva di contributo per tutto il tempo in cui dureranno i due stanziamenti nel bilancio dello Stato.

Art. 3. — È attribuita ai Consigli provinciali di Foggia, Bari e Lecce la facoltà di ripartire fra i Comuni serviti dall'acquedotto, nella rispettiva provincia, una quota non maggiore della metà del contributo provinciale.

Il riparto fra i Comuni è stabilito dalla Giunta provinciale amministrativa; e dei reclami giudica definitivamente il Ministero dei Lavori Pubblici.

La quota a carico dei Comuni deve iscriversi nelle spese obbligatorie dei bilanci comunali.

Art. 4. — La costruzione dell'Acquedotto pugliese, nonchè la manutenzione ordinaria e straordinaria e l'esercizio industriale di esso, saranno concessi in unico appalto all'industria privata, mercè gara internazionale fra Ditte riconosciute idonee dal Governo.

A parità di condizione sarà preferita l'industria nazionale.

Nella pubblica gara dovrà intendersi esposto ad unico incanto pel ribasso, con le norme a stabilirsi nel regolamento, il numero di annualità del contributo di cinque milioni, a partire dal massimo di venticinque annualità.

La concessione sarà aggiudicata alla Ditta che avrà proposto la maggiore riduzione di annualità di concorso, in meno di 25.

Art. 5. — Come base dell'appalto, lo Stato, qual rappresentante del Consorzio, porrà a disposizione del concessionario i progetti di massima compilati a cura del Ministero dei Lavori Pubblici.

Sarà obbligo del concessionario, entro un termine da stabilirsi nel capitolato, di redigere il progetto esecutivo dell'opera, che sarà approvato dal Ministero, sentito il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici.

Il progetto deve constare di un canale principale in muratura capace a derivare non meno di quattro metri cubi d'acqua al minuto secondo, distribuendola alle tre Provincie mediante diramazioni e canali secondari capaci di fornire non meno di 90 a 40 litri per abitante al giorno, secondo la importanza dei Comuni, e giusta le categorie a stabilirsi nel regolamento, quantità da aumentarsi di un terzo nel caso di bisogno.

Art. 6. — Il concessionario a suo rischio e pericolo costruirà ed eserciterà l'acquedotto.

Sono a carico del concessionario medesimo tutte le spese di qualunque specie, ordinarie e straordinarie, per la costruzione, per la manutenzione e per l'esercizio dell'acquedotto, comprese le spese di espropriazione, nonchè quelle per la canalizzazione nello interno dei Comuni, per portare l'acqua nelle case abitate.

In ciascun Comune, ed in proporzione degli abitanti di esso, dovrà dalla Ditta concessionaria essere impiantato un sufficiente numero di fontanine pubbliche, per la classe meno abbiente.

Il numero di tali fontanine, e il modo di esercizio per l'uso delle stesse saranno determinati dal regolamento.

Art. 7. — E' fatta facoltà ai Comuni, autorizzati secondo le norme della legge comunale e provinciale, di assumere l'esercizio diretto per la distribuzione dell'acqua ai cittadini, corrispondendo alla Ditta concessionaria un canone annuo, a determinarsi, in caso di dissenso fra Ditta e Comune, dal Ministero dei Lavori Pubblici, sentito il Consiglio superiore.

Le convenzioni relative al canone a pagarsi dal Comune hanno efficacia per un decennio, e debbono rinnovarsi per ogni decennio.

Art. 8. — Ogni volta che dai conti del concessionario risulti che l'annuo prodotto netto, tenendo anche conto del contributo del Consorzio, ecceda il 5 per cento, il Consorzio avrà diritto ad una partecipazione negli utili eguale alla metà del soprappiù.

Si dichiara intendersi per prodotto netto quello che rimane del prodotto lordo, detratte le spese d'esercizio, di manutenzione e riparazione ordinaria e straordinaria, i canoni e tributi pubblici, e le spese di amministrazione.

L'ammontare della compartecipazione sarà ripartito fra

lo Stato e le tre Provincie, nelle proporzioni stesse del rispettivo contributo.

Art. 9. — Nel regolamento per la presentazione della presente legge, sarà stabilito il prezzo massimo di vendita dell'acqua per ciascun Comune, a seconda della sua importanza, e sarà determinata una tariffa speciale per la vendita dell'acqua per usi e servizi pubblici. Per quelli di competenza dei Comuni, questi pagheranno un canone annuo a determinarsi giusta l'articolo 7.

Nello stesso regolamento sarà stabilito il termine massimo entro cui dovrà essere costruita l'intera opera, ed aperta al pubblico esercizio, determinando le penalità in caso di inosservanza: dovrà stabilirsi il modo del pagamento del concorso dello Stato e delle Provincie, da cominciare dopo il collaudo dell'opera, e sarà ripartito il contributo del Consorzio nel caso che la Ditta concessionaria, prima del detto termine, apra parzialmente per Provincia, l'esercizio dell'acquedotto.

Art. 10. — Il periodo di concessione per la manutenzione ordinaria e straordinaria e per l'esercizio industriale dell'acquedotto, è fissato in novanta anni; e decorrerà dal giorno successivo a quello dell'approvazione finale del collaudo dell'intera opera.

Al termine di novanta anni d'esercizio la proprietà e la libera disponibilità dell'Acquedotto pugliese passeranno al Consorzio.

Art. 11. — Tutte le contestazioni d'indole tecnica, giuridica ed amministrativa che potranno sorgere durante l'intero contratto, in ordine alla costruzione ed all'esercizio dell'acquedotto, tra il Consorzio e la Ditta concessionaria, saranno deferite ad un Collegio arbitrale, da costituirsi a forma di regolamento per l'esecuzione della presente legge.

Art. 12. — Gli atti e documenti che occorreranno alla costituzione ed al regolare funzionamento del Consorzio non saranno assoggettati alle tasse di registro e bollo. Il patrimonio consorziale sarà esente dall'imposta di ricchezza mobile e dalla tassa di manomorta.

Saranno del pari esenti dalla tassa proporzionale di registro e da quella ipotecaria, e soggetti invece per le une e per le altre alla tassa fissa di una lira tutti gli atti e contratti del Consorzio con la Ditta concessionaria, o della Ditta coi terzi, in quanto abbiano connessione diretta con la costruzione e l'esercizio dell'acquedotto.

Se la Ditta assuntrice sarà estera i capitali che essa impiegherà nell'impresa saranno esenti dalla tassa graduale di bollo di cui all'articolo 70 della legge 4 luglio 1897, n. 414: se nazionali, i titoli che potrà emettere saranno esenti dalla tassa di bollo di cui all'articolo 73 della legge stessa.

TITOLO II. — **Tutela della silvicultura nel bacino del Sele.**

Art. 13. — Con reale Decreto sarà stabilito il perimetro del bacino idrologico delle sorgenti del Sele.

I terreni in esso compresi, che non siano sottoposti al vincolo forestale giusta la legge 20 giugno 1877, rimangono vincolati agli effetti della presente legge, e potranno essere sottoposti a speciali norme da determinarsi per regolamento.

Art. 14. — In qualunque caso per l'applicazione del precedente artivolo, derivasse diminuzione di reddito ad un terreno, il proprietario avrà diritto ad indennità da stabilirsi d'accordo tra l'autorità governativa e l'interessato, o per via di arbitrato a forma di regolamento per l'esecuzione della presente legge.

Art. 15. — Tutti i terreni sottoposti al vincolo forestale, giusta il precedente articolo 14, saranno senz'altra formalità ed agli effetti della imposta fondiaria classificati nella categoria inferiore col minimo reddito imponibile della regione.

Art. 16. — Nella parte straordinaria del bilancio passivo del Ministero dei Lavori Pubblici sarà stanziato annualmente, per dieci esercizi consecutivi, a partire da quello 1902 903, un fondo di lire 100 mila, per le opere di rimboschimento del bacino idrologico del Sele, e per le spese accessorie inerenti alla tutela della silvicultura nel bacino medesimo.

TITOLO III. — **Disposizioni generali.**

Art. 17. — Le opere inerenti alla costruzione dell'Acquedotto Pugliese, alla garanzia di esso ed alla tutela della silvicultura nella regione del Sele, sono dichiarate di pubblica utilità.

Art. 18. — Il Governo del Re è autorizzato a provvedere per regolamento alla esecuzione della presenle legge.

SOCIETÀ VENETA
PER COSTRUZIONE ED ESERCIZIO DI STRADE FERRATE

Relazione del Consiglio d'Amministrazione sull'Esercizio 1901.

(*Continuazione e fine — Vedi N. 18*).

Accidenti e litigi. — Nel corrente esercizio si dovettero lamentare alcuni investimenti con conseguenze gravi, ma però non imputabili a colpa dell'esercente. Per uno solo, risultando dubbia la responsabilità nostra, abbiamo creduto utile una tacitazione amichevole con tenue compenso.

Per un altro accidente è pendente il giudizio che fu promosso dall'interessato.

Le poche controversie commerciali furono anche questo anno risolte in via amichevole.

Passiamo per ultimo a darvi le solite illustrazioni sul bilancio.

ATTIVO.

Rendita italiana e rumena. — Il valore esposto in bilancio tanto pei titoli italiani che per quelli rumeni corrisponde ai rispettivi corsi di borsa al 31 dicembre 1901.

Conseguentemente sopprimemmo al passivo la voce: *Differenza titoli rendita italiana e rumena.*

Depositi in contanti. — Nessuna variazione presenta questa voce al confronto del bilancio 1900.

Casse diverse. — È aumentata anche quest'anno la disponibilità di Cassa, e continuiamo sempre a tenere depositata quasi per intero la somma presso rispettabili Ditte bancarie.

Titoli industriali ed interessenze varie. — Anche nel passato esercizio acquistammo per impiego 103 nostre obbligazioni sotto la pari. Ebbimo altre 42 azioni del Banco Italiano di gestioni e liquidazioni per un nostro credito che per l'impresa del Porto di Genova avevamo verso la liquidata Società di Credito Mobiliare Italiano. Per contro ebbimo altro rimborso del nostro capitale impiegato nelle azioni della Fondiaria Milanese. Credemmo poi opportuno dare alle azioni da noi possedute della Società Parma-Guastalla-Suzzara un valore che più corrisponda a quello intrinseco.

Titoli del fondo deperimento materiale mobile. — Anche quest'anno si acquistarono 30 obbligazioni della nostra Società, impiegando in esse il corrispondente aumento di questo fondo.

Costruzioni diverse e materiali da lavoro. — Le variazioni che presenta questa voce di bilancio dipendono dal realizzo di buona parte dei nostri crediti.

Ferrovie e tramvie. — La diminuzione che si riscontra anche quest'anno nella somma a bilancio dipende dai deperimenti, dei quali dobbiamo naturalmente tenere il debito conto.

Materiale mobile. — Di contro ai consueti deperimenti ebbimo anche quest'anno un aumento per carri costruiti nella nostra officina di Vicenza, e per altri carri, già postali, acquistati dalla Mediterranea e da noi ridotti pei nostri servizi.

Beni stabili e terreni. — Apportammo agli stabili il consueto deperimento a termini di statuto, ed aumentammo i terreni e fabbricati in seguito ad ampliamenti eseguiti in stazione di S. Giorgio di Nogaro, e ad una permuta di terreni in Bologna, e per acquisti fatti a scopo d'ampliamento di qualche altra stazione.

Oggetti d'inventario diversi. — Nulla di notevole presenta questa voce in confronto del precedente esercizio.

Gestioni nostre industriali. — Anche quest'anno realizzammo dalla liquidazione, che continua regolare, una somma rilevante.

Spese d'iniziativa affari. — Queste spese, che sono in qualche aumento, parecchi essendo i progetti allo studio, ci verranno, come vi annunciammo, in buona parte compensate.

Spese ripartibili. — Continua sempre la diminuzione col fondo di rispetto ad esse assegnato.

Effetti da esigere. — La diminuzione verificatasi dipende da parziale estinzione di effetti, di cui riteniamo sicuro il completo realizzo.

Debitori diversi. — Anche a questa voce abbiamo una notevole diminuzione dipendente sopratutto da un nostro credito, reso disponibile e passato alla voce: *Casse diverse*.

Conti a saldare. — Trattasi, come sapete, di una partita transitoria, che trova il suo totale svolgimento nel susseguente esercizio.

Conti debitori per annualità ferroviarie. — La diminuzione dipende dall'incasso delle annualità maturate.

Saldo conto debitori sotto contestazione e d'incerta solvibilità. — Nessuna variazione presenta questa voce a confronto del precedente bilancio.

Esercizio ferrovie. — Il nostro credito, come vi indicammo nelle precedenti Relazioni, risulta dalle sovvenzioni di cassa impiegate nella dotazione dei magazzini, scorte di materiali, ecc., occorrenti all'andamento dell'esercizio stesso.

PASSIVO.

Conto nostre Obbligazioni. — La diminuzione del nostro debito dipende dai consueti ammortamenti in armonia al piano di emissione.

Fondo di rispetto per eventuali ulteriori perdite. — La diminuzione dipende anche quest'anno dall'accennata diminuzione di spese ripartibili e da liquidazione avvenuta, alla quale parte di detto fondo era stato assegnato.

Fondo di riserva. — L'aumento dipende dalla vostra deliberazione presa nell'approvare il bilancio dello scorso esercizio.

Azionisti dividendo 1899-900. — La somma esposta a questa voce rappresenta il nostro debito per cedole delle azioni non ancora presentate all'incasso.

Obbligatarii Società Veneta. — Questa voce rappresenta il credito dei possessori delle nostre obbligazioni per interessi al 31 dicembre 1901 ed arretrati, e per titoli estratti non incassati.

Società Guidovie Centrali Venete. — È una voce analoga alla precedente e rappresenta il credito dei possessori di azioni ed obbligazioni delle Guidovie.

Stralcio lavori. — Anche quest'anno il fondo è diminuito per l'avvenuta esecuzione di ulteriori lavori d'ampliamento di stazioni comuni, cui il fondo stesso è destinato.

Debiti a scadenza rateale convenzionata. — La differenza in meno dipende da pagamenti effettuati giusta i contratti.

Creditori diversi. — Nulla di notevole presenta questa partita in confronto al precedente esercizio, ed i crediti sono di tale natura da renderci al loro riguardo pienamente tranquilli.

Creditori in conto vincolato. — La diminuzione è dovuta a restituzione parziale di una cauzione in denaro sostituita con garanzia ipotecaria.

Conti creditori per annualità ferroviarie. — Anche la diminuzione di questa voce dipende dall'incasso di annualità maturate.

CONTO PROFITTI E PERDITE.

A — **Le spese** furono le seguenti:

a) Spese generali . .	L. 116,058.58	
b) Imposte e tasse . .	» 111,843.73	
c) Deperimento stabili ed oggetti d'inventario	» 43,922.13	
d) Sbilancio interessi .	» 392,200.06	
e) Svalutamento spese di iniziativa affari. .	» 9,615.15	
f) Gestioni industriali.	» 5,170.96	
g) Svalutamento crediti e titoli diversi . .	» 19,570.92	
Totale *Spese*		L. 698,381.53

B) — **Le Rendite** furono le seguenti:

a) Saldo dell'Esercizio precedente	L. 6,781.57	
b) Cedole Rendita ed interessi e dividendi titoli	» 102,604.80	
c) Maggior valore Rendita italiana e rumena	» 16,129.26	
d) Pofitti su titoli industriali	» 134,554.56	
e) Rendite beni stabili	» 106,306.59	
f) Liquidazioni . . .	» 4,121.25	
g) Reddito netto dell'Esercizio ferrovie, lire 1,025,888.74, da cui deducendo: 1) Concorso alle Guidovie, lire 165,000; 2) Deperimento ferrovie — Materiale mobile, lire 148,168.12 (totale lire 313,168.12): Residuano	L. 712,720.62	
Totale *Rendite*		L. 1,083,218.65

Differenza	L. 384,837.12
Da questa proponiamo anzitutto di prelevare, a termini dell'articolo 30, lettera *e*, dello Statuto, la spesa di . .	» 18,000 —
per la Cassa di Previdenza del personale, restando così l'utile netto di . . .	L. 366,837.12
che vi proponiamo di ripartire nel modo seguente, dedotto il riporto dell'Esercizio 1900 in L. 6781.57, e quindi . .	L. 360,055.55
a) Il 10 0|0 al Fondo di Riserva .	» 36,005.55
b) Il 5 0|0 al Consiglio d'Amministrazione	» 18,002.77
c) Agli Azionisti L. 3 per azione .	» 300,000 —
d) A conto nuovo	» 12,828.80
	L. 366,837.12

Anche nel corso del presente Esercizio ebbimo il dispiacere di perdere due distinti colleghi, nelle persone del marchese Tullo Guerrieri Gonzaga e dell'avvocato Giovanni Elia, entrambi immaturamente ed inopinatamente defunti, e ripetiamo qui i sensi di profonda condoglianza, che ci siamo già fatti dovere di esprimere alle rispettive famiglie.

Non abbiamo provveduto alla loro surrogazione, come non provvedemmo a surrogare il Consigliere dimissionario signor Eugenio Scartezzini, essendo le mancanze avvenute quando ormai prossima era la convocazione dell'Assemblea.

Oltrechè provvedere alla surroga di questi tre Consiglieri, vi invitiamo a sostituirne altri cinque in luogo di altrettanti scaduti, a termini dell'art. 18 dello Statuto, e

che sono i signori: De Benedetti cav. dott. Mattia, Giudice Alessandro fu Giuseppe. Rignano comm. Alberto, Romiati Gaetano, Treves De' Bonfili barone Alberto.

Vi proponiamo infine il seguente Ordine del giorno:

« L'Assemblea, udite le relazioni del Consiglio d'Amministrazione e dei Sindaci, approva il Bilancio dell'Esercizio 1901, che si chiude con L. 35,149,185.12 sia in attivo che in passivo, nonchè la proposta ripartizione degli utili, portando a nuovo la somma di L. 12,828.80 ».

Vi proponiamo pure di assegnare ai Sindaci effettivi per l'esercizio 1901 una retribuzione complessiva di L. 3000.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Ammissione di nuovo personale tecnico.

La Società Italiana per le Strade Ferrate della Sicilia ha stabilito di aprire un concorso per titoli per l'ammissione a *sei* posti nel ramo tecnico colla qualifica di *ingegneri allievi provvisori*.

Potranno prendere parte a detto concorso tutti gl'ingegneri regnicoli:

che alla data del 1° luglio 1892 non abbiano oltrepassata l'età di 30 anni, *esclusa qualsiasi eccezione;*

che siano di sana e robusta costituzione fisica, da constatarsi da sanitari designati dall'Amministrazione;

che abbiano tutti gli altri requisiti voluti dal Regolamento sul personale sociale, attualmente in vigore.

Gli aspiranti ai suddetti posti dovranno far pervenire alla Direzione Generale, in Palermo, non più tardi del 31 maggio corrente anno, regolare istanza, su carta semplice, corredata dai seguenti documenti:

a) estratto autentico dell'atto di nascita;

b) fotografia con la firma;

c) certificato di buona condotta, di data non anteriore ad un mese, rilasciato dall'Autorità municipale del luogo in cui risiede il concorrente;

d) fedina criminale netta, di data non anteriore ad un mese, rilasciata dal Tribunale civile e correzionale avente giurisdizione sul luogo di nascita;

e) diploma d'ingegnere civile od industriale, rilasciato da una Scuola d'applicazione o da un Istituto tecnico superiore del Regno, o dal Museo industriele di Torino. Per quelli che avendo compiuto il corso nell'anno non fossero ancora in possesso del diploma, si accetterà anche un *certificato provvisorio di laurea* formalmente rilasciato dall'Istituto presso cui furono ultimati gli studi;

f) specificazione degl'Istituti e Scuole presso le quali l'aspirante percorse gli studi stessi;

g) attestato speciale degli esami sostenuti presso le Università o presso le Scuole od Istituti sopra indicati;

h) attestati speciali dai quali risulti quali lingue straniere l'aspirante parla e scrive correntemente;

i) certificati della pratica eventualmente fatta;

k) certificati di studi complementari, regolarmente eseguiti, oltre quelli accennati a conseguire la laurea.

Gli aspiranti ex-militari, oltre ai suddetti documenti, dovranno presentare:

l) il congedo militare corredato dal certificato di buona condotta, se trattasi di congedo illimitato.

Gli aspiranti che non furono militari dovranno presentare:

m) il certificato di esito di leva.

Ai documenti sopra indicati, di obbligatoria presentazione, gli aspiranti potranno aggiungere:

n) un esemplare delle opere e memorie eventualmente pubblicate;

o) disegni di costruzione o di macchine, firmati dall'aspirante, con indicazione dell'epoca nella quale furono eseguiti e qualche autenticazione atta a far prova che sono veramente opera di chi li presenta;

p) ogni altro documento che il concorrente credesse produrre a suo favore.

Non potranno prender parte al concorso quegli aspiranti che, essendosi riservati di compiere il volontariato militare dopo compiuti gli studi, dovessero ancora soddisfare a tale obbligo.

Le istanze dovranno essere scritte di pugno del concorrente, il quale, dopo la firma, indicherà chiaramente il proprio domicilio per rendere possibili le comunicazioni che dovessero farglisi e si scriverà l'elenco dei documenti presentati. *Non sarà tenuto conto delle istanze o dei documenti che arrivassero a quest'Amministrazione coi timbri postali posteriori al 31 maggio del corrente anno.*

Quelli fra i concorrenti che dalla ispezione dei documenti esibiti risulteranno ammessibili saranno chiamati alla visita sanitaria, in Palermo, in ordine di preferenza. A tal uopo saranno muniti di biglietto di viaggio gratuito.

La visita sanitaria eseguita per conto dell'Amministrazione ferroviaria sarà inappellabile.

I *sei* aspiranti che dall'esame dei titoli riusciranno i primi della graduatoria verranno assunti immediatamente in servizio con la retribuzione giornaliera di lire *cinque,* che rimarrà invariata per tutto il tempo in cui, a tenore del Regolamento sociale anzidetto, durerà il periodo di prova che precede la nomina definitiva: cioè *per non meno di un anno.*

L'Amministrazione si riserva di chiamare in servizio, assegnandoli al personale straordinario addetto alle costruzioni, i migliori che dalla graduatoria di merito risulteranno classificati dopo i primi sei, secondo i bisogni che, progressivamente, si manifesteranno ed alle condizioni che saranno comunicate agli aspiranti prescelti.

Si prevengono poi gli aspiranti che non si terrà alcun conto delle domande d'impiego che fossero già state presentate all'Amministrazione.

Palermo, maggio 1902.

La Direzione Generale.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Galleria del Sempione.

(*Stato dei lavori al 1° maggio 1902*).

Galleria di avanzamento:	Lato nord Briga	Lato sud Iselle	Totale
Lunghezza al 1° aprile 1902 m.	6889	4443	11,332
Progresso mensile . . . »	139	14	153
Totale al 1° maggio 1902 . m.	7028	4457	11,485
Operai:			
Fuori galleria, totale giornate	16,431	10,144	26,575
» media giorn. .	587	350	937
In galleria, totale giornate .	39,486	22,146	61,622
» media giorn. .	1410	820	2230
Effettivo massimo lavoranti simultaneamente	524	355	879

Lato nord. — La galleria di avanzamento attraversò il gneiss schistoso e schisti cristallini. Il 22 aprile si incontrarono delle vene di schisti impregnate di acqua. Sospesesi la perforazione meccanica e l'avanzamento si fece a mano armando con forte travature. Il 28 aprile si incontrarono nuovamente gli schisti compatti al chilometro 7.019, dimodochè si potè riprendere la perforazione meccanica. Il progresso medio della perforazione meccanica è stato di m. 6 al giorno.

Dal chilometro 7.010 al 7.017 si incontrarono sorgenti di 15 litri al secondo. La temperatura di queste sorgenti

era di 47.5° al Km. 7.010 l'acqua cadente dalla volta, e di 50° al Km. 7.017 quella sgorgante dal suolo.

Lato sud. — La galleria d'avanzamento si trova ancora nel micaschisto calcare decomposto, ma meno molle. Si continua all'avanzamento a mano e il collocamento dei quadri in ferro i cui intervalli sono riempiti di cemento. Le acque provenienti dalla galleria comportano 840 litri al secondo.

><

Linea Alessandria-Piacenza.

(*Nuovo Ponte sul Trebbia*).

Come abbiamo annunziato nel nostro numero precedente, domenica scorsa venne festeggiata la chiusura dell'ultimo volto del nuovo ponte sul Trebbia.

Il grandioso nuovo ponte è costruito in muratura di mattoni, con cornici e coronamenti in granito ed è costituito da 23 archi a sesto molto ribassato, ciascuno della corda di m. 17, poggianti su pile e spalle fondate ad aria compressa. La grossezza delle pile è di m. 2.60, per modo che, tenendo conto delle maggiori dimensioni delle pile spalle, la lunghezza totale dell'opera fra le spalle risulta di m. 460 con una larghezza netta di m. 8.70. L'importante opera, che fa veramente onore alle Amministrazioni che l'hanno promossa, agli ingegneri che l'hanno studiata, ed alla Impresa costruttrice, riescirà utilissima, perchè permetterà di completare l'impianto del doppio binario sul tronco Piacenza-S. Nicolò, sola tratta ancora mancante su quella principale arteria ferroviaria, restituendo in pari tempo all'intenso e sempre crescente carreggio della strada provinciale Piacenza-Voghera, con un binario di tramvia a vapore, l'antico e bellissimo ponte fatto costruire un secolo fa da Maria Luigia, sul quale ora corre a disagio l'unico binario della strada ferrata.

Intervennero alla solenne cerimonia il prefetto della provincia di Piacenza; il vice presidente della Società concessionaria della linea Alessandria-Novi-Piacenza, commendatore Fenoglio; il cav. ing. Pennachio, Capo del servizio in rappresentanza della Direzione Generale della Mediterranea; l'on. Cipelli, presidente del Consiglio provinciale; il marchese Pavesi Negri, presidente della Deputazione provinciale; i sindaci delle città di Piacenza, di Stradella e di altri Comuni vicini; i rappresentanti dell'Ispettorato governativo, della stampa, molte altre Autorità, signore, ufficiali dell'esercito, professori ed allievi dell'Istituto tecnico superiore di Milano.

In apposito cippo venne rinchiusa una artistica pergamena firmata dalle Autorità presenti; indi con treno speciale gli intervenuti vennero ricondotti a Piacenza, dove l'impresa costruttrice, geom. G. Foglietti, offerse loro all'Hôtel S. Marco un pranzo sontuoso e splendidamente servito.

Allo *champagne* numerosi furono i brindisi e i discorsi, tutti inneggianti alla sollecitudine e alla cura specialissima colla quale l'impresa costruttrice, coadiuvata da egregi ingegneri e da valenti operai, seppe tradurre in realtà gli studi compiuti per la grandiosa opera nell'Ufficio d'Arte della Mediterranea. Parlarono applauditissimi il signor comm. Fenoglio a nome del comm. Crosa, presidente della Alessandria-Novi-Piacenza; il cav. Pennachio per l'Amministrazione della Mediterranea; l'on. Cipelli per il Consiglio provinciale; il prof. Sayno del Politecnico di Milano; il marchese Pavesi per la Deputazione provinciale; il sig. geom. Penna per l'Impresa costruttrice; il presidente della Società negozianti; il rappresentante della stampa locale; i sindaci di Stradella e di Piacenza e gli onorevoli Tassi e Fabbri.

Tutti facendo la storia delle lunghe vicende e della sospirata soluzione dell'importante e vitale pratica, ebbero parole di elogio per l'opera grandiosa, veramente riescita sotto ogni riguardo, e le Autorità locali fecero pure voti che uguali soluzioni possano avere le costruzioni che ora si stanno studiando per soddisfare ai bisogni sempre crescenti delle comunicazioni nella provincia di Piacenza e nelle provincie contigue.

Essendo assai avanzati anche i lavori di costruzione della linea d'accesso al nuovo ponte, che viene in deviazione della linea attuale a circa 40 m. a valle del ponte vecchio, riteniamo che ai primi di luglio prossimo i treni potranno essere definitivamente avviati sul nuovo Ponte.

><

Per i nuovi organici ferroviari.

Il 20 corrente, invitati dal Governo, si riuniranno a Roma i direttori generali delle ferrovie Adriatica, Mediterranea e Sicula per intendersi sulla distribuzione della somma per gli aumenti del personale.

><

Le ferrovie complementari.

La Commissione presieduta dall'on. Giusso ha esaminato le linee Lecce-Francavilla, Adriatico-Fermo-Amandola e Cento-S. Pietro in Casale.

La ferrovia Lecce-Francavilla misura km. 62 e la diramazione Novoli-Nardò km. 26, tolale km. 88. Le stazioni della prima sono: Novoli, Campi, Saline, Guagnano, S. Pancrazio, Erelice, Manduria, Francavilla. La diramazione ha queste stazioni: Novoli, Carmiano, Magliano, Copertino, Nardò. La Commissione ha deliberato che la concessione sia fatta o al consorzio già costituito o alla provincia di Lecce, quando potesse aver luogo la combinazione di costruire, oltre la Lecce-Francavilla e dirazione, col sussidio annuo di L. 6000 al km. per 70 anni, anche le altre due linee Maglie-Tricase-Alessano-Nardò e Francavilla-Locorotondo, col sussidio di L. 5000 al km. per 70 anni.

La linea Adriatico-Fermo-Amandola misura 55 km. ed è a scartamento ridotto. Le stazioni sono: Porto S. Giorgio, Fermo, Monte Giorgio, Servigliano, S. Vittore e Amandola. La Commissione ha deciso che si faccia voto al Governo perchè sia deliberato il sussidio di L. 6000 al km. per 70 anni, anche prima che dalla Provincia e dai Comuni siano votati i contributi per la costruzione.

Quanto alla Cento-S. Pietro in Casale, che aveva lo scopo di mettere Cento in comunicazione con Bologna e Ferrara, alla cui provincia Cento appartiene, la Commissione ha osservato che per quanto riguarda le comunicazioni con Bologna non è più necessaria tale linea, in seguito alla costruzione della Bologna-S. Felice e colla concessione della Cento-S. Giovanni in Persiceto, e quanto alla comunicazione con Ferrara, la Commissione ha osservato che è in corso la domanda di concessione di una linea Cento-Ferrara, il cui esame la Commissione lascia al Governo.

— Nelle due sedute del 6 corrente la Commissione predetta prese in esame le ultime due relazioni, per la Cuneo-Ventimiglia e per la S. Arcangelo-Fabriano.

Per la Cuneo-Ventimiglia ha proposto l'esecuzione del tracciato, previsto dalla legge del 1879, per la valle di Roia, traversando quindi per km. 22 il territorio francese.

L'Italia costruirebbe le due tratte sul territorio italiano e la Francia la tratta sul territorio proprio, restando quindi subordinata la costruzione di tutta la linea agli accordi fra i due Governi. La costruzione e l'esercizio verrebbero affidati all'industria privata con adeguato

sussidio chilometrico, comprendendo anche l'esercizio del tratto già costruito Cuneo-Vievola.

Per la S. Arcangelo-Fabriano la Commissione propose il tracciato medio con innesto a S. Arcangelo, affidando all'industria privata, con adeguato sussidio chilometrico, la costruzione del tratto da costruirsi Urbino-S. Arcangelo e l'esercizio del tratto già costruito Fabriano-Urbino.

— Nella riunione dell'otto corrente, presieduta dall'on. Giusso, la Commissione si è occupata del piano finanziario di esecuzione delle linee che la Commissione stessa ritiene debbano essere costruite dallo Stato.

La Commissione ha deliberato che tutte le linee da essa proposte debbano costruirsi al più presto nei limiti delle disponibilità del bilancio dei lavori pubblici consolidato e cioè senza nessuna emissione di speciali titoli, ma piuttosto con qualche dilazione nei pagamenti.

><

Per un servizio celere fra Castellamare Adriatico e Roma.

Da parecchi anni vengono rinnovate istanze al Governo per ottenere un servizio celere da Castellamare Adriatico a Roma in coincidenza a Castellamare coi diretti notturni della linea littoranea adriatica portanti i numeri 68 e 69, che s'incrociano in quella stazione. E poichè tali istanze ebbero eco recente anche in Senato, e dagli interessati si invocano promesse fatte dai rappresentanti del Governo nelle conferenze orarie dello scorso anno, ci risulta che S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici ha dichiarato ai Deputati al Parlamento della regione interessata, che egli non sarebbe alieno dal far predisporre il treno desiderato con il conseguente rimaneggiamento dell'orario tutto, che allo stato attuale delle cose dovrebbe avere i seguenti cardini:

1) Trasposizione al mattino del diretto in partenza da Castellamare alle ore 12.25, che verrebbe sostituito da altro treno continuativo non diretto;.

2) Mantenimento delle coincidenze esistenti a Solmona da e per Aquila, Isernia ed oltre senza accrescere la quantità dei treni, ciò che la Società esercente già dichiarò di non potere ammettere.

Prima però di prendere in argomento una decisione definitiva il prefato signor Ministro, tenuto conto dell'interessamento che sempre spiegarono le popolazioni abruzzesi ed in parte anche quelle del Lazio per l'orario del quale trattasi, ha creduto opportuno di invitare gli enti locali a manifestargli i loro pareri circa i cambiamenti che si sarebbero divisati, onde potersi formare un concetto esatto di ciò che realmente potrebbe riuscire più gradito alla maggioranza.

><

La linea più breve Brindisi-Calais.

Indetta dagli on. Guicciardini e Chimienti e dal generale Bigotti, vi fu a Roma una riunione per la costituzione di un Comitato centrale per propugnare la costruzione della linea Lons-Le Saunier-Saint-Claude-Ginevra-Milano, attraverso il Faucille; linea che abbrevierebbe di 130 chilometri e di 3 ore la distanza fra Calais e Brindisi. Erano presenti i deputati Guicciardini, Bonin, Chimienti, Colosimo e Zannoni, il prof. Vivante, i generali Bigotti e Raccagni e molti altri. Presiedeva Guicciardini e fungeva da segretario il cav. Ghelli. Il Comitato infatti fu costituito dopo avere udita la relazione del prof. Goegg, segretario dell'Associazione pel traforo del Faucille. Il Comitato deliberava di associare la sua azione a quella dei Comitati costituitisi a Milano e a Brindisi per lo stesso scopo. L'on. Guicciardini propose di offrire la presidenza del Comitato al principe Colonna, sindaco di Roma.

><

Convenzione fra la Mediterranea e la Società per lo scarico carboni.

È in corso di approvazione presso il Ministero dei Lavori Pubblici uno schema di convenzione da stipularsi dalla Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo colla Società per lo scarico automatico dei carboni sul ponte Paleocapa nel porto di Genova. La convenzione ha per iscopo di regolare tutto quanto ha riferimento alle modificazioni degli impianti già esistenti e la costruzione di quelli nuovi occorrenti per far luogo al piano di sistemazione ferroviaria che fu concordato all'uopo fra le diverse Amministrazioni ferroviarie.

><

Per i trasporti di zolfo in partenza da Spezia.

Il R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate ha presentato alla presidenza del Consiglio delle tariffe ferroviarie il seguente quesito, che porta il n. LXIII: « Se si possa, sotto forma di concessione speciale, applicare i prezzi della tariffa locale n. 216, anche limitatamente al percorso sulla Rete Mediterranea, ai trasporti di zolfo in partenza da Spezia; se la concessione già fatta alla Ditta Poggi e Astengo pei detti trasporti in provenienza da Savona debba venire modificata ». Il detto quesito venne rimesso per lo studio e perchè ne riferisca in consiglio ad una Commissione composta dei signori: Frigo commendatore Calderico, Siemoni comm. Gian Carlo, Cambi cav. Cesare.

><

Derivazioni d'acque pubbliche.

L'ing. S. Bruno, di Sampierdarena, ha presentato il progetto e la domanda intesa ad ottenere la concessione di derivare le acque sorgive dell'alto bacino del torrente Lemme per uso potabile nelle città di Alessandria, Tortona e Voghera, nonchè negli abitati dei Comuni di Carrosio, Gavi, Pozzuolo, Pontecurone, Castelnuovo Scrivia e Sale. Oltre a ciò la conduttura passando anche per Novi Ligure, servirebbe anche a completarne l'alimentazione ed a fornire acqua potabile alle importanti ville e cascine del Novese, che difettano di buona acqua potabile.

In base alla popolazione delle suaccennate città ed abitati di Comuni, occorre una portata di litri 130 al 1″, pari a litri 86.4 in media per abitante al giorno.

Le opere concernenti questa derivazione si presume importeranno una spesa di L. 2,700,000.

><

Assemblea generale Unione Camere di Commercio.

Durante la prima metà del prossimo mese di giugno si radunerà a Torino l'Assemblea dell'Unione delle Camere di Commercio, alla quale parteciperanno i delegati delle 74 Camere di Commercio esistenti nel Regno, e delle 14 Camere esistenti all'Estero. Ai partecipanti alla detta Assemblea saranno accordate le facilitazioni pei viaggi in ferrovia considerate dalla concessione speciale prima; e cioè la riduzione graduale dal 30 al 50 0[0, a seconda delle distanze.

><

Per il pellegrinaggio a Caprera.

Le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico, in seguito a premure dell'Ispettorato governativo, hanno determinato di accordare a tutti coloro che prenderanno parte al pellegrinaggio, fissato pel 2 giugno p. v., a Caprera nel ventesimo anniversario della morte

di Giuseppe Garibaldi, la riduzione del 50 0[0 sulla tariffa ordinaria dei treni diretti.

Le rappresentanze poi elette dalle Società dei reduci e dei superstiti delle patrie battaglie, fruiranno dell'apposita concessione speciale, per la quale la riduzione di tariffa è portata al 75 0[0.

><

Biglietti andata e ritorno.

Su domanda del Municipio di San Giovanni Val d'Arno, l'Adriatica ha disposto perchè, in via di esperimento, quella stazione ferroviaria sia fornita di biglietti d'andata e ritorno di seconda e di terza classe per Firenze-Campo di Marte.

><

Biglietti abbonamento Roma-Albano.

Le Ferrovie Secondarie Romane per maggiormente favorire la villeggiatura ad Albano, d'accordo colle Strade ferrate del Mediterraneo, hanno proposto al Ministero dei Lavori Pubblici la istituzione di abbonamenti Roma-Albano, che permettano di approfittare anche del servizio Roma-Cecchina-Albano, il quale offre parecchie buone comunicazioni in aggiunta a quelle che si hanno sulla linea delle Secondarie, e quindi una maggiore scelta di treni per i viaggi fra Roma ed Albano.

><

Agenzia della Rete Adriatica a Salsomaggiore.

La Società Adriatica, dietro domanda del Direttore delle Terme Magnaghi di Salsomaggiore, ha concesso l'impianto di una Agenzia per la vendita dei biglietti ferroviari in quello stabilimento termale.

><

Biglietti andata e ritorno per Montecatini.

Ci consta che la Direzione generale delle Strade Ferrate Meridionali, nell'intento di sviluppare sempre più il movimento dei viaggiatori per le principali stazioni della riviera adriatica e per Montecatini, sarebbe intenzionata di attivare durante la prossima stagione balneare, e cioè dal 1° luglio al 30 settembre p. v., speciali biglietti di andata e ritorno, colla riduzione dei normali biglietti di tale specie. La validità di questi biglietti sarebbe di 15 giorni, con facoltà di proroga per altri 15 giorni, col minimo di 10 giorni, e col pagamento di una sovratassa pari all'uno per cento del prezzo del biglietto per ogni giorno di proroga. Le stazioni di provenienza per tali biglietti sarebbero: Milano, Monza, Lecco, Lodi, Bergamo, Brescia, Cremona, Piacenza, Pavia, Firenze, Roma; quelle di destinazione sarebbero, oltre quella di Bagni di Montecatini, le seguenti: Rimini, Riccione, Cattolica, Pesaro, Fano, Sinigallia, Falconara, Ancona, San Benedetto del Tronto, Castellamare Adriatico e Francavilla.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Gare aperte).

Il 20 corrente, presso la Direzione Generale della Rete Adriatica, avrà luogo la gara d'appalto della fornitura di 23 stadere a ponte da 30 tonnellate, con tavolato di m. 5.50.

— Il giorno 26 corrente, presso la Direzione Generale della Rete Adriatica, avrà luogo l'apertura delle offerte che saranno presentate dalle Ditte ammesse alla gara per la fornitura d'una vasca in lamiera di ferro destinata a contenere l'olio da distillare nelle officine del gas ricco della stazione di Bologna.

(Gare aggiudicate provvisoriamente).

Il 5 corrente, presso la Direzione Generale della Rete Adriatica, ha avuto luogo la gara per l'appalto dei lavori d'ampliamento della stazione di Padova, in due lotti.

Delle 27 Ditte ammesse alle gare, 9 hanno presentato offerte pel 1° lotto, e 8 pel 2°.

Il 1° lotto è stato provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Carlo Romati, col ribasso del 15.10 0[0, e il secondo lotto alla Ditta Guido Betti, col ribasso del 17.75 0[0.

— Presso la Direzione Generale della Rete Adriatica hanno avuto luogo le gare per l'appalto dei seguenti lavori:

Costruzione di alcuni tratti di muri d'isolamento tra la ferrovia Colico Sondrio e la strada provinciale dello Stelvio e per formare dei piazzaletti di ricovero nella trincea Malasca, fra i Km. 19.525 e 19.650 della linea stessa. Delle 10 Ditte ammesse alla gara 3 soltanto hanno presentato offerta, e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Tommaso Costa di Chiavenna, col ribasso del 9.05 0[0.

Lavori per difendere la linea Roma-Sulmona contro i danni delle alluvioni, fra i Km. 159-160. Delle 14 Ditte ammesse alla gara 6 soltanto hanno presentato offerta, e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Celestino Gentili col ribasso del 10.75 0[0.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica:

Costruzione dei marciapiedi in corrispondenza delle case cantoniere ai km. 8.678 e 12.900 della linea Foggia-Lucera ed ai km. 9.572 e 29.520 della linea Foggia-Manfredonia, L. 700.

Prolungamento della scogliera a sponda destra del fiume Pescara e costruzione di platea in corrispondenza delle prime tre arcate del viadotto Rosina al km. 33.341.58 della linea Pescara-Aquila-Terni, L. 20,400.

Rete Mediterranea:

Impianto del blocco fra le stazioni di Genova Santa Limbania e Piazza Brignole ed impianto di apparati centrali nella stessa stazione di Santa Limbania ed in quella di Piazza Caricamento, nonchè la sistemazione dei segnali lungo la tratta da Santa Limbania a Piazza Caricamento, L. 147,310.

Lavori di riattamento della linea San Giuseppe-Acqui in seguito ai danni prodottivi dai nubifragi e dalle piene della Bormida, L. 60,000.

Somministrazione dell'acqua del Serino alle 28 bocche da incendio, nei piazzali interni ed esterni della stazione di Napoli, L. 1050.60.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica:

Impianti nella stazione di Parma intesi a provvedere alla protezione della traversata che collega il binario di corsa della linea di Piadena con i binari dello scalo merci a P. V., per L. 1500.

Impianto nel posto di blocco N. 1, al Km. 257.125, fra le stazioni di Mestre e di Venezia, di un controllo elettrico del semaforo di partenza dalla stazione di Mestre e per l'impianto di un compensatore con bilancieri contropesati per le lunghe trasmissioni flessibili dei semafori d'avviso del blocco Mestre-Venezia, per L. 1725.

Spostamento della garetta nella stazione di Modena e impianto d'una comunicazione telefonica fra la garetta e il fabbricato viaggiatori, per L. 1400.

Sistemazione di 25 manufatti a travata metallica sul tronco Prato-Pistoia, in conseguenza della costruzione del secondo binario sul tronco stesso, per L. 50,000.

RETE MEDITERRANEA:

Migliorie nel posto di guardia della galleria Biassa sulla linea Genova-Spezia (maggiori lavori), per L. 1330.

Sostituzione delle attuali travi di ghisa con altre in ferro, allo scopo di permettere il transito sulle medesime dei veicoli più pesanti. nel cavalcavia da piazza dello Statuto alla stazione di Torino P. S., per L. 54,900.

Formazione d'una platea di buzzoni e di massi in corrispondenza alla 3ª luce del ponte sul Pellice presso la stazione di Villafranca, sulla linea Airasca-Moretta, per L. 11,000.

Lavori di difesa contro il Tanaro a monte del ponte presso Asti, sulla linea Castagnole-Asti-Mortara, per lire 8350.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha emesso il parere che un Comune non può essere chiamato a contributo che per un solo porto; per quello cioè con cui abbia scambi più diretti ed attivi e più facili comunicazioni. Non può essere ascritto alla 3ª classe della 2ª categoria un porto, se la maggior parte dei Comuni della provincia abbia scambi più diretti ed attivi e comunicazioni più facili con un altro per il quale già contribuiscono alle spese di manutenzione.

— Il Consiglio di Stato ha emesso il seguente altro parere sullo stesso argomento dei porti: « La ripartizione regolarmente approvata della spesa per i porti fra gli enti interessati, non può essere modificata se non sopravvengano nuove circostanze che ne consiglino la modificazione. Non può quindi essere variato il contributo posto a carico di un Comune se risulta che non solo le circostanze non sono mutate, ma che il Comune ha lo stesso interesse che aveva all'epoca della ripartizione. Sarebbe contrario all'articolo 8 della legge sui porti lo stabilire che un Comune debba pagare una quota fissa, proporzionata alla potenzialità del suo bilancio.

— Il Consiglio di Stato, a Sezioni Unite, ha dato il seguente parere su di un ricorso Russo contro il Consorzio Trinitapoli-Barletta in materia di Consorzi stradali: « Ai Consorzi di manutenzione delle strade vicinali di cui all'articolo 54 della legge sulle opere pubbliche non sono applicabili le disposizioni dell'art. 48 della legge stessa concernente i Consorzi per strade comunali.

Quindi per Consorzi relativi a strade vicinali la competenza della Giunta provinciale amministrativa è limitata alle questioni che insorgono circa la formazione del Consorzio e che devono essere decise nel termine tassativo di giorni 30 dalla data della formazione.

La Giunta provinciale amministrativa è pertanto competente ad ordinare, su ricorso dell'interessato, il pagamento dello stipendio spettante al segretario di un Consorzio per la manutenzione di strade vicinali ».

><

Sentenze di Cassazione e Corti d'Appello.

La Cassazione di Roma, in materia di *Infortuni sul lavoro*, ha sentenziato quanto in appresso:

1) Contravviene all'articolo 25 della legge 17 marzo 1898, chi si limita a dare dell'avvenuto infortunio una denunzia vaga, senza accompagnarla di quelle particolareggiate indicazioni richieste dall'articolo 64 del relativo regolamento, e che valgono a porre l'Autorità di pubblica sicurezza in grado di dare i provvedimenti d'urgenza, di riferirne all'Autorità giudiziaria per l'opportuno procedimento;

2) La pena dell'ammenda di L. 5 per ogni operaio non assicurato e per ogni giorno di ritardo, secondo l'articolo 21 della legge sugli infortunî del lavoro, si determina moltiplicando per cinque il numero degli operai e quello dei giorni di ritardo e sommando i prodotti;

3) In mancanza di esplicite disposizioni contrattuali, l'appaltatore della manutenzione di strade comunali e provinciali non ha l'obbligo di assicurare i proprî operai a mente della legge 17 luglio 1898, n. 80.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Col giorno 30 giugno cesserebbe di avere effetto l'estensione della tariffa locale n. 210, piccola velocità, serie *B* (legname greggio in assami preparati per doghe e pertiche spaccate riflesse per cerchi da botti) ai trasporti provenienti dalle linee Caserta-Avellino, Avellino-Benevento e Sparanise-Gaeta, nonchè a quelli in arrivo a Bisceglie, Monopoli e Trani; come pure cesserebbe di avere effetto col detto giorno la riduzione da 250 a 200 chilometri del limite minimo di percorrenza stabilito per fruire dei prezzi della serie medesima. Trovandosi però opportuno di continuarne l'esperimento, la Mediterranea ha presentata all'approvazione governativa la relativa proposta. Il nuovo esperimento dovrebbe durare due anni, e cioè fino al 30 giugno 1904.

— Il Ministro dei Lavori Pubblici, d'accordo cogli altri Ministrî interessati, ha approvato due proposte dell'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo per la proroga, per altri due anni, e cioè fino a tutto maggio 1904 e sempre in via di esperimento: *a*) della validità della tariffa locale n. 227, piccola velocità, per i trasporti di materiale componente le ferrovie portatili; *b*) della validità della serie *B* della tariffa locale n. 205, piccola velocità, applicabile ai trasporti di olio d'oliva.

— È in corso un decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, col quale, in conformità ad analoga proposta presentata dalle Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico, si approva, in via d'esperimento, la tariffa eccezionale temporanea, n. 1010, P. V., pei trasporti di paglia comune, fieno ed erba comune secca, a vagone completo, in partenza da stazioni delle Reti Mediterranea ed Adriatica e percorrenti almeno 50 chilometri o paganti in ragione di detta percorrenza minima sulle linee delle reti stesse. Le basi della tariffa medesima sarebbero le seguenti: L. 0.27 o L. 0.25, senza imposta, per i percorsi da 50 a 100 e da 101 a 200 chilometri, per le spedizioni di peso fino a 5 tonnellate in vagoni da 8 tonnellate; e L. 0.34 o L. 0.32, senza imposta, rispettivamente ai medesimi percorsi per le spedizioni di peso fino a 7 tonnellate in vagoni della portata di 12 tonnellate. L'abbuono a carico dello Stato sui prezzi di questa tariffa è stato concordato nel 20 0|0.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia della Valsugana. — Il ministro Balenzano ricevette gli assessori Sorger e Suller per il Comune di Venezia; il comm. Bortolotto, il cav. Frattin e l'ing. Radaelli per la provincia ed il cav. Errera per la Camera di Commercio. Erano accompagnati dai deputati Fradeletto e Tecchio. Il Ministro rinnovò gli espliciti affidamenti dati dal suo predecessore per la concessione della

ferrovia della Valsugana: poi la Commissione visitò il ministro Di Broglio, dal quale pure ebbe dichiarazioni soddisfacenti.

Direttissima Bologna-Firenze-Roma. — Il Ministro dei Lavori Pubblici ha risposto alla Camera ad una interrogazione diretta a sapere se fosse nelle sue intenzioni di far convergere ad una rettificazione dell'attuale linea porrettana gli eventuali studi per una direttissima fra Bologna e Firenze.

L'on. Balenzano ha detto che al voto manifestatosi per una direttissima Bologna-Firenze-Roma, il Governo non può rimanere indifferente; ma il Governo stesso ha altri obblighi che deve prima soddisfare. La direttissima, quindi, può, deve venire nel secondo momento. La questione in ogni modo sarà studiata dal lato finanziario ed economico, dal lato politico e dal lato dell'equità.

Ferrovia Viareggio-Livorno-Cecina. — Il Comitato Superiore delle Strade Ferrate, presa in esame la domanda di concessione della ferrovia Viareggio-Livorno-Cecina, ha espresso il parere che si debba soprassedere ad ogni decisione e procedere ad uno studio delle opere occorrenti per rendere la stazione di Pisa meglio adeguata al traffico di transito che vi affluisce; che si possa concedere alla provincia di Livorno la costruzione e l'esercizio del tronco Livorno-Vada, col sussidio annuo di L. 5000 a km. per 70 anni.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1901 al 30 aprile 1902.* — Nella decade dal 21 al 30 aprile 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 4,620,765.50, con un aumento di L. 203,289.74 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1901 al 30 aprile 1902 si ragguaglia a L. 127,264,894.30, presentando un aumento di L. 3,067,696.59 in confronto dello stesso periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 30 aprile 1902.* — Nella decade dal 21 al 30 aprile 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 3,989,960.66, con un aumento di lire 314,315.48 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 30 aprile 1902 si ragguaglia a L. 39,963,874.96, e presenta un aumento di lire 2,903,699.61 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1901 al 20 aprile 1902.* — Nella decade 11-20 aprile 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 384,683, e presentano un aumento di L. 26,565 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1901 al 20 aprile 1902 ammontano a L. 10,119,029, con un aumento di L. 130,822 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Progetti di trazione elettrica tramviaria a Bergamo. — Venne stipulato un contratto preliminare dall'on. Giunta colla locale Società anonima funicolare e tramvia, relativamente alla trasformazione del servizio tramviario cittadino, ed altro riguardante la sistemazione delle forze idrauliche derivanti dalla roggia Serio Inferiore, allo scopo di produrre l'energia elettrica necessaria per la trazione dei trams cittadini.

In base a tale progetto, la rete tramviaria locale verrà a constare di tre distinte linee. La Società ha preventivata una spesa di lire 996,000. La Giunta fece esaminare il progetto al prof. ing. Ponzio, di Milano. Egli lo approvò ed ammise che la spesa può venir ridotta a 900,000 lire.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie del Sud dell'Austria (*Ferrovie Lombarde*). — Le ultime informazioni sulle *Ferrovie Lombarde* assicurano che il bilancio dell'azienda presenterà un deficit di 3,300,000 corone. Lo scorso anno vi era un'eccedenza di esercizio di corone 3,900,000 circa; e in tal modo la perdita effettiva ammonterà a corone 7,200,000.

Questi sfavorevoli risultati sono dovuti principalmente alla diminuzione degli introiti ed all'aumento straordinario delle spese, accresciute di 3 milioni e mezzo di corone.

Il tribunale di commercio ha preso conoscenza delle proposte del fidecommissario e fissata la data dell'assemblea per la fine del prossimo giugno.

Ferrovie Inglesi. — *Ferrovia aerea a Liverpool.* — Lo sviluppo rapido di Liverpool, che conta oggigiorno 600,000 abitanti e che, dopo Londra, è il principale centro del commercio britannico, ha impresso un aumento incessante al suo traffico e resi completamente insufficienti i mezzi di trasporto al livello delle vie, il cui ingombro diviene maggiore ogni giorno a causa dei veicoli di tutte le specie che vanno e vengono e s'incrociano in tutti i sensi. A camminare sollecitamente fra questa popolazione esuberante di affari era necessario spostare il livello della circolazione, e poichè le vie divenivano impraticabili, crearne nuove, sotterranee o aeree.

Le vie sotterranee, in conseguenza delle spese e difficoltà tecniche per il loro impianto, non potevano essere impiegate là dove, al contrario, potevano esserlo le aeree, e lo furono.

La ferrovia della quale discorriamo è la prima impiantata in Europa che, in tutta la sua lunghezza, sia costruita su di un viadotto di ferro, traversante le vie e i corsi d'acqua, senza impedire la circolazione.

Questa splendida opera d'ingegneria ha segnato uno sviluppo importante nella costruzione delle ferrovie elettriche e ci ha fornito il primo sistema di trazione applicato a una ferrovia di dimensioni normali, e fu inoltre la prima esercitata per mezzo dei segnali elettrici automatici.

Ferrovia dall'Argentina alla Bolivia. — Probabilmente in quest'anno si indirà una pubblica gara per la costruzione di una ferrovia a trazione elettrica tra Jujuy e Bolivia. Per questa e per altre due linee il Governo ha autorizzata la spesa di L. 75,000,000.

Ferrovie Sudanesi. — *Progetti di linee fra Kartum e il Mar Rosso.* — L'Amministrazione anglo-egiziana si occupa seriamente, dopo la compiuta pacificazione del Sudan, della questione di collegare direttamente per ferrovia il Sudan, e specialmente Kartum col Mar Rosso, perchè la lunga via ora seguita, scendendo il Nilo fino ad Alessandria, è assolutamente insufficiente per i bisogni commerciali del paese. Si pensa da un lato alla via corta e poco costosa di Suachin-Berber e da un altro lato alla via più lunga e più costosa di Kartum-Abon-Harras (nel Nilo Azzurro), che offre però il vantaggio di due tracciati sboccanti sul mare. L'uno si dirigerebbe al nord-est, verso Suachin, l'altro all'est, verso Massaua, riattaccandosi alla linea già costruita dall'Italia.

Massaua diverrebbe così il centro del commercio del Sudan coll'Arabia, l'Asia Minore e la Persia. E' possibile, del resto, che si costituiscano entrambe le linee, tanto la Berber-Suachin che la Kartum-Cassala.

Ferrovia del Katanga. — Una Società che ha preso il nome di Compagnia ferroviaria del Katanga si è costituita il 14 aprile scorso col capitale di un milione di franchi, sotto il regime della legge congolese. Essa ha per scopo lo studio d'una ferrovia destinata a riunire il Congo-Kamalondo, alla frontiera meridionale dello Stato del Congo e destinata a riunire alle comunicazioni esistenti sul Congo la ricca regione mineraria di Kansanschi (Katanga).

Ferrovia del Dahomey. — La Società francese del Dahomey, alla fondazione della quale ha partecipato

il gruppo della Banca d'Outremer, ha iniziato l'esercizio. Una prima sezione di 20 chilometri fu inaugurata in presenza del Governatore della Colonia. I lavori sono diretti da Goffin e Paulissen, che hanno avuto una importante parte nella costruzione delle ferrovie del Congo.

Notizie Diverse

Un nuovo porto in Liguria. — Il Ministro dei Lavori Pubblici, on. Balenzano, ha nominato una Commissione tecnica, sotto la presidenza del comm. Vittorio Ottolenghi, ispettore generale delle costruzioni ferroviarie, con l'incarico di esaminare e di riferire sulle istanze presentate al Governo dal Comitato promotore appositamente costituito, per ottenere che siano presi in considerazione i progetti per la costruzione di un nuovo porto marittimo tra Oneglia e Porto Maurizio che prenderebbe il nome di porto Umberto I, e per il prolungamento della ferrovia Ceva-Ormea, al mare, nella stessa località.

Imprese elettriche a Madrid. — Si è costituita a Madrid una nuova Società elettrica col capitale di 6,000,000 di pesetas per utilizzare l'energia elettrica prodotta da una caduta d'acqua dal fiume Jarama, a 18 km. da Madrid, per illuminazione, forza motrice, trazione, riscaldamento, ecc. La forza sviluppata sarà di circa 3000 cavalli.

Questa Società avrà larga clientela, a causa delle molte fabbriche che già esistono e che sorgeranno.

Questa notizia potrà interessare i fornitori di materiali elettrici, dei quali sarà necessaria una grande quantità.

Sanatorio di vetro. — Il Municipio di Filadelfia ha votato una somma di mezzo milione per la costruzione di un Sanatorio di vetro per tubercolosi. Quest'ospedale conterrà 500 ammalati, comprenderà otto padiglioni la cui ornatura sarà di travi d'acciaio, mentre i muri ed il tetto saranno di vetro. Ogni padiglione prenderà le batterie elettriche speciali con lo scopo di ossigenare l'aria.

Canalizzazione in Russia. — È ventilata la proposta di fare uno scavo nel letto del fiume Svir, allo scopo di facilitare la navigazione fra Pietroburgo e il Lago Onega a bastimenti di grosso tonnellaggio.

Esposizione internazionale di battelli automotori a Berlino. — Si inaugurerà il 1° giugno a Wannsee, sul fiume Havel, presso Berlino. L'esposizione include la costruzione e l'impiego di battelli yachts di piccola e media portata, spinti da gas, gasolina. vapore ed elettricità. Dirigersi all'Associazione degli Automobili dell'Europa centrale, 1, Universitäts Strasse, Berlino.

Disastro ferroviario in Francia. — Il 6 corrente è avvenuto un disastro ferroviario sulla linea del Nord francese.

Il treno apparteneva alla Compagnia d'Orléans ed era carico di pellegrini belgi diretti a Lourdes. Il treno arrivato ad Amiens, invece di proseguire per la grande via ferroviaria, passò su un'altra linea secondaria, la linea di Montdier, e fu qui che la catastrofe ebbe luogo. Il primo vagone si rovesciò e gli altri che seguivano anche. Solo la locomotiva rimase in piedi.

Il treno deviato era composto di un vagone di prima classe, tre di seconda e sette di terza; conteneva circa 350 pellegrini, in maggioranza donne.

Altri particolari recano che il treno aveva passato la stazione di Vacquemoulin e stava per giungere a Moyenneville, quando il primo vagone vacillò e si coricò sul fianco: tutti gli altri lo seguirono. Il treno correva sempre e le vetture trascinate al suolo si infrangevano. Il macchinista fermò il treno ed il fuochista corse a Moyenneville, donde si chiesero soccorsi a Compiègne, Parigi e Montdidier. Le Autorità ed i medici giunsero con treno speciale. Si procedette allo sgombero dei binari, ove i vagoni formavano una montagna di frantumi, e si potè ritirare i feriti. Lo spettacolo era orribile. La maggior parte dei feriti avevano le membra frantumate per lo sfregamento contro il suolo. Otto cadaveri, fra cui sei donne, una bambina ed un uomo, si ritrovarono fra le macerie. Parecchi feriti trovansi in condizioni disperate. I cadaveri furono deposti nella stazione di Moyenneville. I morti ed i feriti sono tutti di nazionalità belga. I viaggiatori non feriti ritornarono a Parigi o rimpatriarono. La causa della catastrofe è attribuita all'allargamento accidentale dei binari. Si suppone che le vetture della Compagnia Orléans non abbiano lo stesso scartamento di quelle della Compagnia del Nord.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Lavori e Forniture per Ferrovie.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato d'Amministrazione, 9 maggio). — Colla Ditta Cozzani Vincenzo, di Spezia, per consolidamento presso la costa del Budra, fra i km. 48.928 e 51.138 della Parma-Spezia;

Colla Ditta Perotti Nino, di Piacenza, per risanamento massicciata e rinforzo del binario in alcune tratte del tronco Parma-Fornovo;

Colla Ditta Mannelli Agostino, di Alessandria, per costruzione fabbricati ed opere murarie in genere, occorrenti per l'impianto della ventilazione artificiale, sistema Saccardo, alla galleria del Fréjus;

Colla Ditta Filippo Haas e Figli, di Milano, per fornitura di m. l. 3500 di velluto di lana verde per addobbo delle vetture di prima classe;

Colla Società italiana Ernesto Breda per costruzioni meccaniche, di Milano, per fornitura di n. 14 macchine-tender, a sei ruote accoppiate, destinate al servizio sulle linee secondarie;

Colla Ditta Friedr. Krupp, di Essen, per fornitura di tonn. 2000 di rotaie d'acciaio fuso Bessemer, occorrenti per le costruende linee sociali d'accesso al Sempione;

Colla Ditta Corsi Felice, di Lecco, per fornitura di kg. 20,000 di olio di lino crudo;

Colla Ditta ing. Roberto Züst, di Intra, per fornitura di un tornio per ruote di locomotive per l'Officina di Milano P. S.;

Colla Società Siderurgica, di Savona, per fornitura di kg. 60,000 di acciaio Martin-Siemens in masselli;

Colla Ditta James Watson e C., di Middesbroug on Tees, per fornitura di kg. 100,000 di ghisa Eglinton.

Rete Sicula. — Colla Ditta Ing. G. B. Frontini, di Taranto, per la fornitura di 40 carri scoperti, per l'importo di L. 200,000;

Con l'appaltatore signor Antonino Merenda per l'esecuzione dei lavori di costruzione della spalla, pila e muro di sponda del ponte sul torrente Agrò, sulla linea Messina-Catania, pel presunto importo di L. 36,886;

Coll'appaltatore signor Francesco Veltri per l'esecuzione di alcuni lavori nel tratto fra il km. 319.343 e l'imbocco della galleria Scaletta, della linea Messina-Catania, pel presunto importo di L. 15,700;

Coll'appaltatore signor Luigi Conti per la costruzione di due pile e dell'impalcatura del ponte sul torrente Tramontana, presso la stazione di Imera, per il presunto importo di L. 3700;

Coll'appaltatore signor Francesco Carnazza per la costruzione di un fabbricato alloggi nella stazione di Santa Caterina, pel presunto importo di L. 39,800;

Col signor Francesco Prestopino per il collocamento d'una tubulatura d'acqua attraverso all'acquedotto al km. 302.304 della linea Catania-Messina;

Col comm. Giuseppe Calcagno per la cessione dei terreni occorrenti per la costruzione delle opere di consolidamento della frana fra i km. 113.469 e 113.662 della linea Messina-Patti-Palermo;

Con la Società per l'esportazione e l'importazione di derrate alimentari G. Garavaglia e C. per i trasporti di derrate dalla Sicilia per l'estero, in base alla tariffa speciale n. 55 P. V., stipulata anche col concorso delle Società Adriatica e Mediterranea.

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

R. Prefettura di Mantova (20 maggio, ore 11, unico). — Appalto dei lavori di risarcimento e prolungamento a monte difesa frontale con scogliera al froldo Bulgarini, in sinistra di Po, tra i ss. gg. 205 207 in Bagnolo S. Vito. Importo L. 36,400. Cauzione provv. L. 2800 in Tesoreria e L. 800 per le spese. Ultimazione 60 giorni.

Amministrazione Provinciale di Teramo (21 maggio, ore 10). — Appalto della costruzione del ponte obliquo a tre archi della luce retta di m. 15 sul torrente Saline e dei relativi accessi di m. 1076.29, lungo il primo tronco della strada provinciale di Fonte a Collina. Importo L. 73,797.49. Cauz. provv. L. 5000. Dep. per spese L. 1600. Fatali 5 giugno, ore 12. Consegna lavori 2 anni.

R. Prefettura di Parma (21 maggio, ore 10). — Appalto dei lavori di sistemazione delle arginature del Cavo Fumolenta, nel tratto fra il chiavicone Baistrocchi e l'incontro dell'argine sinistro del fiume Enza, dell'estesa di m. 4728. Importo L. 41,160. Cauzione provv. L. 2000. Cauz. def. decimo. Consegna lavori 120 giorni.

Municipio di Gaeta (Caserta) (21 maggio, ore 10). — Appalto dei lavori di rinnovazione e sistemazione della pavimentazione della strada di Gaeta, dalla Porta di Terra alla piazza del Municipio, e per la costruzione della fognatura per la raccolta delle acque. Importo L. 55,716.98. Cauz. provv. L. 1500. Cauz. def. decimo. Fatali 5 giugno. Consegna lavori 180 giorni.

Municipio di Caltagirone (Catania) (24 maggio, ore 12). — Appalto dei lavori per la costruzione di arcate ed altre opere nel cimitero comunale. Importo L. 100,169.19. Cauz. provv. L. 5000 e L. 2000 per spese. Cauz. def. L. 10,000. Consegna lavori 360 giorni.

Deputazione Provinciale di Udine (24 maggio, ore 11). — Appalto della costruzione di tutto quanto è necessario alla regolare e completa esecuzione nella località Prati di Tomba di Udine di un manicomio provinciale, fatta eccezione della provvista dei serramenti di porte e finestre, degli impianti speciali e dell'arredamento. Importo L. 457,364.97. Cauz. provv. L. 15,000. Cauz. def. L. 40,000. Fatali da destinarsi.

Id. (24 maggio, ore 14). — Appalto delle opere e provviste per la fornitura degli infissi in legname completi con le relative ferramenta, serrature, vetri e dipinture per tutti i fabbricati del manicomio provinciale di osservazione e di cura nella località Prati di Tomba in Udine. Importo L 76,282.56. Cauz. provv. L. 4000. Cauz. def. L. 8000. Fatali da destinarsi.

R. Prefettura di Salerno (24 maggio, ore 10, unico). — Appalto dei lavori per la ricostruzione della scogliera esterna del vecchio antemurale del porto di Salerno. Importo L. 55,000, di cui L. 46,900 a base d'asta. Cauz. provv. L. 3000. Consegna lavori 12 mesi.

Municipio di Rocchetta Belbo (Cuneo) (27 maggio, ore 12). — Appalto dei lavori per la costruzione della nuova strada intercomunale che dalla cascina Borghetto, in territorio di Rocchetta Belbo, tende al Campetto (territorio di Castino), di m. 4295. Imp. L. 108,440.05. Cauz. provv. L. 2000 e L. 500 per spese. Fatali 11 giugno, ore 12. Consegna lavori un anno.

R. Prefettura di Mantova (27 maggio, ore 10, unico). — Appalto dei lavori per urgente costruzione di sottobanca a presidio dell'argine sinistro del Po fra gli SS. CC. 114 e 121, dell'estesa di m. 1150, presso Cirzolo, in Comune di Viadana. Importo L. 46,080. Consegna lavori 150 giorni.

Municipio di Rapallo (Genova) (27 maggio, ore 10). — Appalto dei lavori e provviste dei materiali occorrenti alla costruzione del secondo tratto dei Pubblici Giardini, nella località detta delle Saline in Rapallo (a complemento del primo tronco), nonchè dell'arginatura di un tratto della sponda destra del torrente Boato, ed opere accessorie. Importo L. 55,407.33. Cauz. provv. L. 1000. Fatali dopo 15 giorni. Consegna lavori 20 mesi.

Municipio di Montegaldella (Vicenza) (28 maggio, ore 11). — Appalto dei lavori di costruzione di un fabbricato per le scuole maschile e femminile di Montegaldella, con alloggio degli insegnanti. Importo L. 23,549.59. Cauz. L. 2500. Dep. per spese L. 450. Fatali 28 maggio, ore 11. Consegna lavori 160 giorni.

R. Prefettura di Parma (29 maggio, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti alla difesa frontale della sponda destra di Po di contro all'abitato di Zibello (provincia di Parma), per l'estesa di m. 1000, in continuazione di quella eseguita nel 1890 e per complessive L. 117,950. Cauz. provv. L. 6000. Consegna lavori 120 giorni. Docum. 16 maggio.

Municipio di Floridia (Siracusa) (31 maggio). — Appalto dei lavori di ricostruzione della via interna del corso Vittorio Emanuele, che fa parte della strada nazionale Siracusa-Passomarino, provvisoriamente aggiudicato per L. 56,293.05, oltre a L. 4806.95 per impreviste.

R. Prefettura di Genova (31 maggio, def.). — Appalto e deliberamento delle opere e provviste occorrenti per la manutenzione del tronco di strada nazionale n. 34 da Ceva a Savona, della lunghezza di m, 32,705, durante il sessennio 1902-1908, per il presunto complessivo importo di L. 159,263.88, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto. Documenti 23 maggio. Cauz. provv, L. 10,000.

R. Prefettura di Trapani (2 giugno, ore 10). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione del tronco di strada nazionale n. 68, Palermo-Trapani, compreso fra il ponte sul torrente Finocchio e la città di Trapani, di m. 54,733, escluse le traverse di Alcamo, del Borgo dell'Annunziata, in territorio di Monte S. Giuliano, e del sobborgo di Trapani, di m. 4233, e per conservare le opere di arte che lo corredano, durante il sessennio 1902-1908 e per complessive L. 358,330.14. Docum. 13 maggio. Fatali 9 giugno, senza ulteriore avviso. Cauz. provv. L. 15,000.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Generale RR. Arsenali del 2° Dipartimento Marittimo di Spezia, Venezia e Taranto (20 maggio, ore 11). — Appalto della fornitura di materie grasse, per complessive L. 35,360. Risultati d'asta 24 maggio, ore 12. Fatali 19 giugno, ore 12. Cauz. provv. L. 3540. Dep. spese L. 1110.

Direzione Generale RR. Arsenali di Spezia, Napoli e Venezia (30 maggio, ore 11) — Appalto della fornitura di strumenti fabbrili per L. 81,000. Cauz. L. 8100 in Tesoreria. Fatali 21 giugno, ore 12. Capitolato anche presso il Ministero della Marina, la Direzione Arsenale di Taranto, gli Uffici Tecnici della R. Marina di Genova, Livorno e Terni, e le principali Camere di Commercio.

Direzione Generale R. Arsenale del 1° Dipartimento Marittimo di Spezia (30 maggio, ore 11). — Appalto della fornitura alla R. Marina di strumenti fabbrili, per L. 81,000, da consegnarsi nei RR. Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia e Taranto e nel R. Cantiere ai Castellammare. Docum. 12 maggio. Risultati d'asta 4 giugno, ore 11. Fatali 21 giugno, ore 12. Cauz. provv. L. 8100.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		Maggio 3	Maggio 10
Azioni Ferrovie Biella	L.	540	540
» » Mediterranee	»	452	454
» » Meridionali	»	651.50	654.25
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	L.	398	398
» » » (2ª »)	»	380	380
» » Secondarie Sarde	»	222	225
» » Sicule	»	666	666
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e			
» » Sicule *A. B. C. D.*	»	341.75	340.50
» » Cuneo 3 0[0	»	363	363
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1[2 %	»	99.40	99.40
» » Mediterranee 4 0[0	»	502 75	502.50
» » Meridionali	»	336	334
» » Palermo-Marsala-Trapani	»	320.50	320.50
» » » 2ª emiss. »		317.75	317.75
» » Sarde, serie *A*	»	333.50	333
» » » serie *B*	»	333.50	333
» » » 1879	»	333.50	333
» » Savona	»	362	362
» » Secondarie Sarde	»	508	508
» » Sicule 40[0 oro.	»	519	519
» » Tirreno	»	512	512
» » Vittorio Emanuele	»	363	364

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

29ª Decade — Dall'11 al 20 Aprile 1902

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1902	146,811.00	3,282.00	18,835.00	125,402.00	610.00	294,949.00	618.00	477.00
1901	114,882.00	3,589.00	18,808.00	142,467.00	884.00	280,630.00	618.00	454.00
Differenze nel 1902	+ 31,929.00	— 307.00	+ 27.00	— 17,065.00	— 265.00	+ 14.319.00	»	+ 23.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1901 AL 20 APRILE 1902.				
1901-902	2,891,808.00	75,106.00	654,472.00	4,120,748.00	40,858.00	7,782,992.00	618.00	12,594.00
1900-901	2,825,408.00	71,013.00	658,421.00	4,114,070.00	46,484.00	7,715,396.00	618.00	12,484.00
Differenze nel 1901-902	+ 66,400.00	+ 4,093.00	— 3,949.00	+ 6,678.00	— 5,626.00	+ 67,596.00	»	+ 110.00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1902	46,013.00	576.00	8,903.00	24,565.00	116.00	80,173.00	482.00	166.00
1901	40,485.00	920.00	6,560.00	23,050.00	127.00	71,142.00	482.00	148.00
Differenze nel 1902	+ 5,528.00	— 344.00	+ 2,343.00	+ 1,515.00	— 11.00	+ 9,031.00	»	+ 18.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1901 AL 20 APRILE 1902.				
1901-902	1,061,534.00	23,628.00	310,623.00	720,297.00	8,493.00	2,124,575.00	482.00	4,408.00
1900-901	1,006,209.00	21,126.00	294,130.00	760,760.00	8,620.00	2,090,845.00	482.00	4,338.00
Differenze nel 1901-902	+ 55,325.00	+ 2,502.00	+ 16,493.00	— 40,463.00	— 127.00	+ 33,730.00	»	+ 70.00

STRETTO DI MESSINA

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1902	6,028.00	133.00	561.00	2,844.00	»	9,561.00	23.00	415.00
1901	3,827.00	171.00	430.00	1,918.00	»	6,346.00	23.00	276.00
Differenze nel 1902	+ 2,196.00	— 38.00	+ 131.00	+ 926.00	»	+ 3,215.00	»	+ 139.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1901 AL 20 APRILE 1902.				
1901-902	117,427.00	5,531.00	28,819.00	59,624.00	61.00	211,462.00	23.00	9,194.00
1900-901	102,649.00	3,805.00	22,154.00	53,297.00	61.00	181,966.00	23.00	7,912.00
Differenze nel 1901-902	+ 14,778.00	+ 1,726.00	+ 6,665.00	+ 6,327.00	»	+ 29,496.00	»	+ 1,282.00

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (2) 1a classe	Londra (2) 2a classe	Parigi (3) 1a classe	Parigi (3) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Londra (4) validità	Parigi (5) 1a classe	Parigi (5) 2a classe	Parigi (5) validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais e via Boulogne) .	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 65	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	-			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	--			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	--			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	-			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno, italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE							Treno lusso PENINSULAR-EXPRESS part. da Londra il venerdì
					(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	—	9 — a.	10 — a.	—	—	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	—	—		—	11 — a.	—		—
Douvres. . . . . . . —	—	11 06 a.		—	1 — p.	11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	—	12 31 p.		—	2 20 p.	12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	(F)	12 35 p.		—	2 24 p.	12 24 a.		12 24 a.
	W. R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 20 p.		—	3 — p.	1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 26 p.		—	3 06 p.	1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.		1 58 p.		—		2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.		1 59 p.		—		2 31 a.		
Folkestone . . . Par.			11 50 a.	—				
Boulogne (Buffet) Maritime o. E. oc. Arr.			1 30 p.	—				
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.			1 34 p.	—				
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.			2 20 p.	—				
Boulogne (Buffet) Central Arr.			2 25 p.	—				
Boulogne (Buffet) Central Par.			2 35 p.	—				
Amiens (Buffet) Arr.		3 44 p.	4 10 p.	—	5 16 p.	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.		3 49 p.	4 15 p.	—	5 21 p.	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.	5 45 p.	5 50 p.	—	7 — p.	5 50 a.		
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	5 52 p.	—	7 42 p.	—	7 42 p.	7 03 a.		Per la grande cintura
Paris-PLM (Buff.) Arr.	6 32 p.	—	8 32 p.	—	8 32 p.	7 43 a.		
	1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)	1a 2a cl.	1a 2a cl.	Lusso (X)	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	10 20 p.	10 30 p.	1 35 p.	9 30 a.	2 — p.	
Dijon . . . . Arr.	12 20 p.	1 33 a.	2 40 a.	3 45 a.	5 38 p.	2 24 p.	7 15 p.	9 35 a.
Evian . . . . —	2 16 p.	10 45 a.	—	2 16 p.	—	—	—	—
Genève . . . . —	10 43 a.	6 57 a.	—	11 14 a.	—	10 45 p.	—	—
Le Fayet-St-Gervais (Chamonix) . . . . —	3 31 p.	12 20 p.	—	8 — p.	—	—	—	1 — p.
Aix-les-Bains . . . . —	8 58 a.	6 02 a.	6 46 a.	1 54 p.	9 39 p.	8 51 p.	12 21 a.	1 42 p.
Chambéry . . . . . . —	9 32 a.	6 37 a.	7 10 a.	2 31 p.	9 59 p.	9 26 p.	12 45 a.	2 03 p.
Modane . . . . —	1 46 p.	—	9 57 a.	7 42 p.	12 29 a.	—	3 31 a.	4 55 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	18 55	—	14 22	4 55	—	—	8 20 a.	21 16
Torino. . . . . . . Par.	20 —	—	14 50	6 45	—	—	8 45	Sleeping-cars con Dining-car
Novara . . . . . . Arr.	21 56	—	16 47	9 14	—	—	10 55	
Milano . . . . . . Arr.	23 05	—	17 45	10 15	—	—	12 6	
Venezia . . . . . . Arr.	—	—	23 30	—	—	—	18 45	
Torino. . . . . . . Par.	20 05	—	15 —	5 25	—	—	8 40	
Genova . . . . . . Arr.	23 20	—	18 25	8 45	—	—	12 —	
San-Remo . . . —	5 45	—	23 33	—	—	—	16 44	
Pisa. . . . . —	3 20	—	23 25	12 35	—	—	17 —	
Firenze . . . . —	7 15	—	1 20	17 28	—	—	19 15	
Livorno . . . . —	5 36	—	0 7	15 5	—	—	18 —	
Roma . . . . —	10 10	—	7 —	19 15	—	—	23 43	
Napoli . . . . —	18 35	—	13 36	0 35	—	—	7 —	
Brindisi . . . . —	—	—	8 16	—	—	—	18 7	
Torino. . . . . . . Par.	20 05	—	—	—	—	—	8 40	21 30
Alessandria . . . . Arr.	21 32	—	—	—	—	—	10 13	22 59
Bologna . . . . —	2 31	—	—	—	—	—	14 50	3 01
Ancona . . . . —	7 13	—	—	—	—	—	23 —	6 40
Brindisi. . . . —	21 48	—	—	—	—	—	10 59	17 20
Firenze . . . . —	6 34	—	—	—	—	—	18 3	
Roma . . . . —	13 10	—	—	—	—	—	23 25	Arrivo a Brindisi
Napoli. . . . . . . Arr.	18 35	—	—	—	—	—	7 —	la domenica

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . Par.	8 50	—	—	15 5	Lusso	—	—
Roma . . . . —	14 30	—	—	23 10	(X)	—	—
Firenze . . . . —	21 10	—	—	6 10	—	—	—
Brindisi . . . . —	7 —	—	—	17 33	—	—	—
Ancona . . . . —	20 25	—	—	5 35	—	—	—
Bologna . . . . —	1 35	—	—	10 30	—	10 30	—
Alessandria . . . . . —	7 15	—	14 20	17 10	—	21 55	—
Torino. . . . . . . Arr.	9 2	—	16 05	19 10	—	23 35	—
Brindisi . . . . . . Par.	—	—	18 35	—	—	9 42	—
Napoli. . . . . —	8 50	—	15 50	—	—	23 15	—
Roma . . . . —	14 50	—	21 —	—	14 20	8 15	—
Livorno . . . . —	21 6	—	2 —	8 30	19 25	13 15	—
Firenze . . . . —	19 35	—	21 5	7 15	17 30	12 10	—
Pisa. . . . . —	22 15	—	3 5	9 8	20 45	15 —	—
San Remo . . . —	18 32	—	1 45	8 9	—	14 15	—
Genova . . . . —	3 5	—	7 5	14 55	0 35	20 —	—
Torino. . . . . . . Arr.	7 —	—	10 25	19 10	4 50	23 35	—
Venezia . . . . . . Par.	—	—	—	8 45	—	14 —	—
Milano . . . . . . Par.	—	—	7 5	16 —	—	20 15	—
Novara . . . . —	—	—	8 7	17 1	—	21 15	—
Torino. . . . . . . Arr.	—	—	10 20	19 5	—	23 10	—
	(D)						
Torino. . . . . . . Par.	7 45	—	13 30	19 30	4 26	—	24 —
Modane (ora franc.) . —	11 35 a.	—	5 20 p.	10 10 p.	7 24 a.	—	3 20 a.
Chambéry . . . . . . —	8 — p.	—	8 38 p.	12 22 a.	9 35 a.	6 47 a.	5 57 a.
Aix-les-Bains . . . . —	8 44 p.	—	9 12 p.	12 04 a.	9 55 a.	7 22 a.	6 18 a.
Le Fayet-St-Gervais —	11 15 a.	—	4 15 p.	2 — p.	—	—	—
Evian . . . . . —	12 38 p.	—	5 32 p.	—	—	4 40 a.	—
Genève . . . . —	1 52 p.	—	8 02 p.	9 10 p.	—	5 52 a.	3 38 a.
	1a cl.						
Dijon . . . . —	12 4 a.	—	1 59 a.	5 9 a.	2 19 p.	1 23 p.	11 33 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	6 9 a.	—	6 38 a.	9 23 a.	6 41 p.	6 31 p.	5 15 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 12 a.		—	10 3 a.	—	6 47 p.	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	8 03 a.		—	10 52 a.	—	7 42 p.	
	1a 2a cl.	(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl.	Déjeun. 1a 2a cl. W.R(A)		Pranzo 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	8 40 a.	9 35 a.	10 30 a.	11 20 a.	—	9 — p.	
Amiens (Buffet) Arr.	10 28 a.		12 mer.	12 52 p.	—	10 46 p.	
Amiens (Buffet) Par.	10 33 a.		12 20 p.	12 57 p.	—	10 51 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	12 18 p.		1 50 p.		—		
Boulogne (Buffet) Central Par.	12 23 p.		1 53 p.		—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.			1 58 p.		—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.			2 12 p.		—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora E. oc. Par.			2 08 p.		—		
Folkestone . . . Par.			4 10 p.		—		
Boulogne-Tintelleries Arr.	12 07 p.				—	12 31 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.	12 09 p.				—	12 33 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.	12 45 p.			2 55 p.	—	1 12 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.	12 57 p.	1 15 p.		3 01 p.	—	1 21 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.	1 30 p.			3 19 p.	—	1 39 a.	
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Par.	1 26 p.			3 15 p.	—	1 35 a.	
Douvres. . . . . —	3 05 p.			5 15 p.	—	3 40 a.	
Londres Victoria . Arr.	—			7 — p.	—	—	
Londres Ch.-Cross. Arr.	4 55 p.		5 50 p.	—	—	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant riservato ai viaggiatori di 1a classe. Non sono ammessi i viaggiatori di 2a classe se non pagano il supplemento dalla 2a alla 1a classe. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 10.30 ant. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Calais col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 11.20 ant. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.30 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu): 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino. — (X) Dal 20 novembre al 9 gennaio i treni di lusso Parigi-Roma avranno luogo tre volte per settimana, cioè: il lunedì, mercoledì e venerdì in partenza da Parigi; martedì, giovedì e sabato in partenza da Modane. Dal 10 gennaio fino al 15 maggio tutti i giorni. Questo treno è composto di *wagons-lits* e di *restaurant*.

Torino, 1902 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 33.

ANNO XXXV. Sabato, 17 Maggio 1902 NUM. 20.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

L'ESERCIZIO DELLE TRE GRANDI RETI

DAL 1885 AL 1900

(*Continuazione, vedi N. 15*).

La Relazione, trattando della velocità, fa due confronti fra la velocità dei treni delle nostre principali Reti e quelli dei treni di alcune ferrovie estere.

La media generale per ogni Stato è data dal seguente prospetto:

Stati	Percorrenza complessiva dei treni più rapidi km.	Velocità commerciale media dei treni più rapidi km.
Inghilterra ed Irlanda	5399	73.3
Francia	9203	68.6
Germania	8215	62.6
Belgio	826	62.4
Olanda	1026	60.7
Italia	3763	53.1
Austria-Ungheria	3980	52.5
Rumenia	1282	49.4
Danimarca	707	47.3
Serbia	342	44.3
Russia	6486	43.9
Svizzera	1497	43 »
Turchia	562	39.5
Svezia-Norvegia	2239	37.6
Portogallo	738	34.2
Spagna	4570	33.7
Bulgaria	166	30.9

Per ben valutare l'utile che possono dare i treni rapidi, bisogna tener conto anche del numero dei chilometri da essi percorso, e perciò si è indicata a fianco della velocità la percorrenza complessiva.

Considerando solo la velocità media commerciale del treno più rapido di ciascuno Stato, si trova la graduatoria risultante dal seguente prospetto:

Stati	Percorrenza del treno più rapido km.	Velocità commerciale del treno più rapido km.
Francia (linea Parigi-Calais, Méditerranée-Express)	298	91.7
Inghilterra ed Irlanda (Londra-Doncaster-Edimburgo)	636	82.1
Belgio (Bruxelles-Ostenda)	126	79.6
Germania (Berlino-Amburgo)	286	78.7
Olanda (Flessinga-Boxtel)	137	74.7
Austria-Ungheria (Vienna-Budapest, Orient-Express)	278	65.7
Italia (Milano-Bologna)	215	62.9
Russia (Pietroburgo-Wirballen, Nord-Express)	892	54.0
Svizzera (Olten-Zurigo)	63	53.7
Rumenia (Bordujeni-Bucarest)	456	53.5
Danimarca (Körsor-Copenaghen)	110	52.8
Svezia-Norvegia (Gotemborg-Stoccolma)	458	44.7
Spagna (Portbou-Barcellona)	167	44.5
Serbia (Zaribrod-Belgrado, Orient-Express)	342	44.3
Turchia (Sarembey-Costantinopoli, Orient-Express)	562	39.5
Portogallo (Valenza d'Alcantara-Lisbona)	262	36.1
Bulgaria (Sarembey-Zaribrod, Orient-Express)	166	30.9

Come si vede, il primato dei treni più rapidi, avuto riguardo anche alle percorrenze, spetta presentemente alle ferrovie inglesi, francesi e germaniche.

Non è questo il luogo di indagare analiticamente il perchè sia possibile ad esse raggiungere gradi tanto elevati di velocità.

Gioverà ad ogni modo osservare che le cause preponderanti sono:

1. Le ottime condizioni di tracciato delle linee;
2. I robusti armamenti;
3. La maggiore estensione dei doppi binari;
4. La ricchezza di impianti nelle stazioni;

5. La perfezione dei segnalamenti;
6. I migliori tipi di locomotive e di veicoli;
7. L'intenso traffico che rende conveniente l'effettuazione di buon numero di treni, e quindi anche le fermate a grande distanza;
8. Il personale meglio addestrato che altrove, e che ha innato il sentimento della disciplina e della puntualità.

Una prova delle migliori condizioni delle linee, indiretta, ma, come si è visto nel confronto fra le velocità Adriatiche e quelle Mediterranee, molto attendibile, l'abbiamo dal consumo del carbone che si fa all'estero, in confronto di quello che si fa da noi.

In Francia, nel 1897 ne consumarono mediamente per ogni treno-chilometro:

Kg. 12.5 sulle ferrovie Paris Orléans;
» 12.3 » del Midi;
» 11.9 » dell'Est;
» 11.8 » dell'Ovest;
» 11.8 » Paris-Lyon-Méditerranée;
» 11.7 » del Nord;
» 10.0 sulla linea di cinta di Parigi (R. d. R. s.).

La media generale del consumo è di kg. 11.9 per tutte le ferrovie francesi delle grandi Compagnie, compresa quella della *Grande Ceinture de Paris*, i cui treni sono rimorchiati dalle locomotive delle Compagnie del Nord, dell'Est e dell'Ovest.

Nessuno di questi consumi arriva ad eguagliare non solo quello medio di kg. 15 della Rete Mediterranea e di kg. 13.4 della Rete Adriatica, ma neppure quello della Rete Sicula, che è di kg. 12.6.

È poi degno di nota il fatto che le ferrovie del Nord, le quali hanno il treno più rapido, sono quelle che in proporzione ai chilometri di percorrenza consumano la minor quantità di carbone, ove si voglia eccettuare la linea di cinta a Parigi, che, per la sua poca estensione ed il suo speciale servizio, non è bene paragonabile con le grandi Reti delle altre Compagnie.

Se poi si considera che col crescere della velocità aumenta, anche più rapidamente di essa, la resistenza alla trazione e di conseguenza il consumo del carbone, si dovrà concludere che le differenze fra il consumo che si fa da noi e quello delle ferrovie francesi è in proporzione anche maggiore di quanto possa a prima vista sembrare.

Ciò vuol dire che sulle ferrovie italiane le resistenze dipendenti dalle condizioni delle linee e dalle fermate, sono molto più forti che in Francia.

Dalla statistica delle ferrovie germaniche per l'anno 1896-97, si ricava (1) che i consumi di carbone per le ferrovie che si sono considerate finora sono i seguenti:

Kg. 14.78 per le ferrovie Badesi;
» 14.76 » Prussiane di Stato;
» 14.25 » Riunite dello Stato e Private con esercizio di Stato;
» 13.92 » Würtemberghesi di Stato;
» 13.20 » Bavaresi di Stato;
» 9.86 » Sassoni di Stato.

Il consumo medio di carbone fu di kg. 14.20 per le Reti riunite di tutto l'Impero.

In generale adunque la Germania consuma assai più della Francia, il che è dovuto alla maggiore pesantezza dei suoi treni ed anche a diversità altimetriche delle linee. Sebbene questo consumo sia abbastanza elevato e maggiore di quello medio della Rete Adriatica, esso è tuttavia inferiore ancora a quello della Rete Mediterranea. Naturalmente vale anche per le ferrovie germaniche la stessa considerazione fatta per quelle francesi rispetto alla maggiore differenza che si avrebbe valutando anche le resistenze dovute alle maggiori velocità.

Un paragone delle velocità, molto attendibile, si può fare coi treni di lusso che entrano in Italia, poichè questi in massima mantengono sempre la stessa composizione e fanno servizio pubblico presso a poco eguale, tanto da noi quanto all'estero.

Dall'allegato 24 si ricava che di questi treni solo il « Nord-Süd-Brenner-Express » ed il « Peninsular-Express » raggiungono in Italia le velocità massime consentite di 80 km. all'ora; mentre queste raggiungono i 90 km. sulle ferrovie francesi e germaniche. Sulle altre ferrovie estere non si hanno dati sufficienti per poter dire quale sia la massima velocità di corsa, ma è certo che in Austria non è superata quella di 80 km., mentre in Russia non è neppure raggiunta.

Le altre velocità dei treni di lusso si possono desumere dal seguente prospetto:

TRENI	Velocità commerciale				Velocità media di marcia			
	sulle ferrovie		Differenza in confronto al percorso estero		sulle ferrovie		Differenza in confronto al percorso estero	
	estere — Km.	italiane — Km.	effettiva — Km.	per 100	estere — Km.	italiane — Km.	effettiva — Km.	per 100
Pietroburgo-Vienna-Nizza-Cannes	45.6	46.3	+ 0.7	1.53	55.1	53.»	— 2.1	3.81
Cannes-Nizza-Vienna-Pietroburgo	44.3	43.9	— 0.4	0.90	54.1	50.»	— 4.1	7.58
Media dei due treni	45.»	45.1	+ 0 1	0.22	54.6	51.4	— 3.2	5 68
Nord-Süd-Brenner-Express	53.7	34.9	— 18.8	35. »	57.7	50.7	— 7.»	12.13
Süd-Nord-Brenner-Express	52.9	38.7	— 14.2	26.84	56.9	46.6	— 10.3	18.10
Media dei due treni	53.3	36.6	— 16.7	31.33	57.3	48.5	— 8.8	13.79
Peninsular-Express (direzione di Brindisi)	62.4	53.»	— 9.4	15.06	64.5	58.2	— 6.3	9.77
Calais-Roma	60.1	45.3	— 14.8	24.62	62.9	50.3	— 12.6	20.03
Roma-Boulogne (1)	60.»	44.2	— 15.8	26.33	63.3	49.5	— 13.8	21.80
Media dei due treni	60.»	44.8	— 15.2	25.50	63.1	49.7	— 13.4	20.92

(1) Nel viaggio di ritorno il treno denominato « Calais-Rome » coincide coi battelli Boulogne-Folkestone e non prosegue oltre.

È ai lenti percorsi sulle ferrovie russe, alle lunghe fermate di Varsavia, di Granitza e di Vienna che si deve la lieve supremazia della velocità media commerciale sul per-

(1) La statistica germanica dà soltanto il consumo in tonnellate separatamente per le diverse specie di carboni e per la torba, ed in metri cubi quello della legna. Per ragguagliare tutto alla stessa unità, si è considerato il potere calorifero della lignite 2|3, quello del cok 14|15, quello della torba 5|8 e quello della legna 2|5 del potere del litantrace. La legna si è supposta in pezzi e del peso di 333 kg. per metro cubo.

corso italiano del treno « Pietroburgo-Cannes », e la insensibile inferiorità del treno stesso al ritorno.

La notevole inferiorità del treno « Nord-Süd-Brenner-Express » è in buona parte dovuta al transito per la vecchia linea dei Giovi ed alle difficili condizioni di esercizio della linea Genova-Ventimiglia, ed inoltre all'opportunità di allungare alcunchè la marcia fra Genova e Cannes per avere ore più comode di arrivo e di partenza in Francia.

Per il « Peninsular-Express » e per il « Calais-Rome », si può dire invece che la differenza tutta rispecchia la supremazia delle ferrovie francesi, sebbene per il « Calais-Rome » si potrebbero guadagnare sul percorso italiano una ventina di minuti, evitando il transito per la vecchia linea dei Giovi.

E qui stimasi opportuno indicare anche alcune tra le più importanti velocità dei treni americani:

		Distanza	Velocità commerciale
Fra New-York e Filadelfia . .	km.	145	72.4
» Chicago e New-York . .	»	1467	61.1
» New-York e Boston . . .	»	342	57.1
» » e Baltimora . .	»	302	55.0
» » e New-Orléans .	»	2162	59.0
» » e Washington .	»	366	52.4
» » e S. Francisco .	»	5229	48.4
» » e Niagara . .	»	711	44.4
» » e Montreal . .	»	616	44.0
» » e Quebec . .	»	846	35.2
» S. Francisco ed il Messico (via El Paso)	»	4038	33.6

Queste velocità, come si vede, non sono tanto elevate come comunemente si crede, ed all'infuori di quella dei treni da Chicago a New-York, che è ragguardevole per la lunga percorrenza, non presentano nulla di singolare, specialmente ove si consideri che questi treni ordinariamente non trasportano che una sola classe di viaggiatori, e perciò ne è molto semplificata la composizione.

Molti anni addietro le velocità americane erano presso a poco le stesse, ed in allora vi era maggior ragione per ritenerle abbastanza elevate. In Europa invece, nel sessennio 1890-1896, si ebbero aumenti assai sensibili di velocità medie commerciali per tutti i diretti, e nello stesso tempo aumentarono anche le loro percorrenze, come lo si dimostra nel seguente prospetto desunto da notizie dell'*Archiv für Eisenbahnwesen* :

Indicazione delle ferrovie	Aumento percentuale dal 1890 al 1896 — nelle percorrenze compless. dei treni diretti	nelle velocità medie commerciali dei treni diretti
Ferrovie francesi	5.5 0|0	6.0 0|0
» della Germania del Sud	34.2 »	5.4 »
» Olandesi	24.5 »	4.6 »
Reti Germaniche riunite . .	33.6 »	4.0 »
Ferrovie Prussiane di Stato .	23.9 »	3.8 »
» della Germania del Nord	33.3 »	3.1 »
» Belghe	24.7 »	2.1 »
» Austro-Ungariche . .	49.4 »	0.9 »

Non ostante il forte aumento nelle percorrenze dei treni diretti che, meno la Francia, ebbero tutti gli Stati, vi fu un notevole aumento nelle velocità medie commerciali.

L'importanza di tale aumento si può osservare nel seguente prospetto, parimenti desunto dall'*Archiv für Eisenbahnwesen.*

Da questo prospetto si rileva che un considerevole aumento è avvenuto nei diretti con velocità di 60 e più chilometri.

Notevoli poi sono anche i progressi fatti dal 1896 ad oggi, specialmente dalle ferrovie francesi, inglesi e germaniche, le quali continuano, con ottimo successo, a rivolgere il loro ingegno ed i loro sforzi a trovar modo di far viaggiare sempre più rapidamente e con sempre maggiori comodità.

Indicazione delle ferrovie	Percentuale delle percorrenze dei treni diretti con velocità commerciali da 46 km. in su — 1890	1896	da 60 km. in su — 1890	1896
Ferrovie Inglesi	—	98.1	—	61.5
» Germaniche dell'Est	—	91.1	—	32.2
» Prussiane di Stato	86.3	92.1	11 »	21.6
» Germaniche del Nord	86.1	90.6	10 »	18.7
» Germaniche riunite	76.1	84.1	7 »	14.8
» Francesi	58.4	79.3	11.1	13 »
» Olandesi	74.5	94.4	4.6	12.3
» Germaniche Centrali e del Nord-Est .	—	84.4	—	10.3
» Belghe	65.8	67.3	0.6	10.1
» Austro-Ungariche .	44.2	13.7	4.1	6.5
» Germaniche del Sud	54.1	69.6	—	6 »

Il materiale ferroviario che figurava all'Esposizione universale di Parigi ne è una conferma. A questo proposito è bene ricordare una locomotiva a ruote libere esposta dalla « Midland », locomotiva che può viaggiare a 140 km. all'ora, col vantaggio di poter attingere acqua in modo assai facile e semplice durante la sua corsa.

Fra Berlino ed Halle (km. 162) si è già esperimentato, con felice risultato, un diretto con velocità commerciale di 110 km., trainato da un tipo di locomotiva che raggiunse anche la velocità massima di piena corsa di km. 124. Credesi che il nuovo diretto possa venire quanto prima attuato per il servizio giornaliero.

Sulle ferrovie italiane i progressi, per quanto riguarda le velocità commerciali dei treni diretti, non sono, a dir vero rilevanti. Anzi, se essi si considerano nell'insieme, troviamo che vi fu qualche lieve diminuzione.

Nell'ultimo decennio infatti si ebbero le seguenti variazioni nelle velocità medie commerciali:

Rete Mediterranea,	nel 1890	km. 41.9,	nel 1090	km.	41.2
» Adriatica	»	» 43.5	»	»	44.0
» Sicula	»	» 38.0	»	»	38.0
Reti riunite	»	» 42.4	»	»	42.2

La sola Adriatica adunque ebbe un leggerissimo aumento da dieci anni a questa parte, per il complesso dei treni diretti, mentre la Mediterranea ebbe un piccolo regresso e la Sicula è rimasta stazionaria.

Questo fatto è, più che altro, dovuto ai diretti di nuova istituzione, che percorrono in generale linee assai difficili e che devono fare frequenti fermate, l'influenza ritardatrice delle quali è distesamente analizzata in altro capitolo.

Anche la maggior pesantezza dei treni, il maggior numero di scambi presi di punta e di linee di diramazione hanno contribuito al regresso.

Dal 1884 si ebbero per altro miglioramenti notevoli, nelle singole velocità dei treni diretti considerati complessivamente, come lo dimostra il seguente prospetto:

RETI	Velocità commerciale — assoluta	per 100	Velocità media di corsa — assoluta	per 100	Velocità mass. di corsa — assoluta	per 100
	Differenza fra il 1884 ed il 1900 per il complesso di tutti i treni.					
Mediterranea . .	+ 3.7	9.87	+ 4.4	10.09	+ 20	33.3
Adriatica . . .	+ 6.8	18.28	+ 7.1	16.18	+ 20	33.3
Sicula	+ 4.6	13.73	+ 5.8	15.72	. .	. .
Reti riunite . .	+ 5.»	13.44	+ 5.6	12.90	+ 20	+ 33.3

Le velocità massime di corsa furono aumentate, per le due grandi Reti, del 33.3 0\|0, il che vuol dire che la potenza delle locomotive e le condizioni della via sono mi-

gliorate. Le velocità medie di corsa delle tre Reti sono invece aumentate soltanto del 12.90 0[0; non si è potuto conseguire un maggiore aumento, causa principalmente la accennata istituzione di nuovi treni diretti, fra cui sono da ricordare quelli delle linee Roma-Solmona, Genova-Ventimiglia, Genova-Ovada-Asti.

L'aumento medio è alquanto superiore nelle velocità commerciali dei treni Adriatici, il che è dovuto a miglioramenti introdotti nel servizio del movimento, i quali resero possibile la riduzione delle soste.

Notevoli gli aumenti ottenuti sulla Rete Sicula, sebbene le sue velocità massime di piena corsa sieno rimaste nella modesta proporzione di 60 km., com'erano nel 1884.

Avvertesi infine che la velocità commerciale media, riferentesi a tutte le categorie di treni con cui si viaggia sulle ferrovie delle tre Reti in esame, è di km. 28.6 all'ora, e che quella media generale di marcia dei treni stessi, presi pure complessivamente, è di km. 36.1 all'ora.

In qual modo queste velocità sieno ripartite presentemente fra le diverse Reti, e quali fossero le condizioni del 1884, si rileva dal seguente prospetto:

RETI	Velocità commerciale complessiva di tutti i treni viaggiatori				Velocità media generale di marcia di tutti i treni viaggiatori			
	nel 1900	nel 1884	Differenza effettiva	Differenza p. 100	nel 1900	nel 1884	Differenza effettiva	Differenza p. 100
Mediterranea.	28.2	27.6	+ 0.6	2.17	35.8	34.1	+ 1.7	4.99
Adriatica . .	29.6	27.7	+ 1.9	6.86	37.3	34.5	+ 2 8	8.12
Sicula . . .	25.4	25.»	+ 0.4	1.57	30.8	29.9	+ 0.9	3.01

Nel complesso adunque si è conseguito un guadagno di velocità, tanto media di marcia quanto commerciale, su tutte e tre le Reti e segnatamente sulla Rete Adriatica.

La media generale degli aumenti per le tre Reti riunite fu del 4 0[0 per le velocità commerciali e del 6.18 per le velocità medie di marcia.

Fermate e rallentamenti dei treni. — Rimane ora l'esame di un importante fattore degli orari: le *fermate*.

Il tempo che si impiega per le fermate dei treni è assai più grande di quello che generalmente si crede. Esso infatti nella media generale rappresenta, per i soli treni ordinari viaggiatori, esclusi anche i treni merci con viaggiatori, un terzo del tempo occorrente per l'intiero loro viaggio.

Basta questo dato per intendere che senza una ben avveduta scelta delle stazioni di fermata ed una giusta assegnazione alla durata delle relative soste dei treni, non si potrà mai ricavare dalle condizioni delle linee e dalla potenza delle locomotive tutti i possibili vantaggi di rapidità.

È certo che il maggior interessato nella celerità dei treni è il pubblico viaggiante, ma nel compilare gli orari non bisogna dimenticare che molto se ne giova pure il servizio postale ed il commercio, e che alla rapidità dei treni si connette anche la buona utilizzazione del materiale rotabile e di buona parte del personale ferroviario.

Uno studio accurato delle fermate è adunque di somma importanza sotto ogni riguardo per il Governo e per l'esercente, e non può essere utilmente intrapreso senza una perfetta conoscenza dei più minuti particolari di servizio e dei bisogni delle varie località che i treni devono servire.

Duplice è quindi il problema delle fermate, riflettendo esso la scelta e la durata di quelle richieste da ragioni di servizio e di quelle necessarie per il pubblico.

L'abilità del compilatore di orari sta nel combinare le prime in guisa che, salvo casi eccezionali, si possano utilizzare anche per i viaggiatori.

Si cura poi in modo speciale di assegnare alla durata delle soste nelle stazioni in cui debbono aver luogo coincidenze, un tempo proporzionato alla importanza di queste, poichè una saggia determinazione degli intervalli fra arrivi e partenze dei treni, mentre è coefficiente essenziale della celerità, contribuisce molto al regolare andamento del servizio, evitando anormalità, o almeno attenuandone gli effetti.

Si procura ordinariamente che tali intervalli abbiano un minimo di 10 minuti, ma quando il treno che va a prendere la coincidenza è meno importante dell'altro che la riceve, od ha una lunga e difficile marcia, è bene raddoppiare almeno questo intervallo; se non che quando la Rete ferroviaria è fitta, come nel Piemonte e nella Lombardia, è giuocoforza derogare talvolta da questa buona regola, e allora si procura di scaricare in qualche stazione prossima gli effetti dannosi che potrebbero derivare da una coincidenza forzata.

Le fermate per le coincidenze non si possono fissare senza sapere quale sia la costituzione organica dell'orario dei treni che si debbono corrispondere, e senza conoscere bene i piazzali delle stazioni. Questa conoscenza è assolutamente indispensabite se fra un treno e l'altro deve aver luogo lo scambio di veicoli, bagagli, merci, corrispondenze postali, ecc. Così, ad esempio, se una carrozza deve passare da un treno ad un altro per mezzo di piattaforma, o di carrello trasbordatore, possono essere sufficienti dai 4 ai 6 minuti, ma se si deve manovrare per mezzo dei binari occorre un tempo circa doppio e proporzionato in ogni caso alla distanza degli scambi.

Per la rifornitura delle locomotive dei treni viaggiatori, se non vi sono apparecchi speciali, che accelerino il riempimento del tender, si richiedono non meno di 4 minuti, e in Italia raramente si possono percorrere più di 100 km. senza rifornirsi di acqua, viaggiando coi treni diretti, è più di 50 km. con gli altri treni.

Nelle salite la rifornitura dev'essere più frequente. E dove il movimento dei treni è grande ed i rifornitori di portata debole, le prese d'acqua si devono fare a distanze minori di quelle indicate, adattandosi alle condizioni locali.

Per il cambio delle locomotive si assegnano ordinariamente dai 4 ai 5 minuti.

Per gli incrociamenti, se i treni hanno eguale importanza, si può far entrare in stazione il primo anche un solo minuto avanti l'altro, ma se sono treni di categoria diversa, il meno importante, salvo casi affatto eccezionali, deve attendere l'arrivo dell'altro non meno di 5 minuti. Per i treni merci si procura di formare l'orario in modo che l'attesa loro non sia mai inferiore ai 10 minuti. In generale quanto più il treno incrociante è celere, tanto più si fa attendere l'altro, e si procura di dare agli incrociamenti quella elasticità che possa compensare i ritardi dipendenti da quelle piccole irregolarità di marcia, le quali sono pur troppo inevitabili specialmente in treni di lunga percorrenza.

Per verificare le condizioni dei veicoli si concede una fermata di due o tre minuti, ma si procura di evitarne una apposita, e per ciò il servizio della trazione ordina, di solito, tali visite nelle stazioni in cui il treno per altre ragioni si deve fermare.

L'accensione e lo spegnimento dei lumi che non siano nè elettrici, nè di treni intercomunicanti, richiede un tempo che varia dai 2 ai 3 minuti. Quando si effettuano per gli ingressi in galleria, si stabilisce una stazione di accendimento fissa, procurando di utilizzarne una che possa essere usata anche per il servizio ordinario dei viaggiatori.

L'accensione e lo spegnimento richiesti per il servizio notturno su fa utilizzando possibilmente le fermate prescritte ai treni per altre ragioni; e la loro scelta, naturalmente, varia col variare delle stagioni.

Le fermate per il passaggio dal semplice al doppio binario, di giorno, si possono ridurre anche a pochi secondi. Di notte occorre invece un minuto per il cambio delle luci della locomotiva.

Per i servizi doganali, per le visite di polizia, per le consegne del materiale, ecc., alle stazioni di frontiera, si

assegna ai treni internazionali una fermata di almeno 15 minuti, ma ordinariamente questa arriva fino ai 40. Ne sono esenti i treni di lusso e qualche direttissimo intercomunicante, pei quali le operazioni di frontiera vengono effettuate durante la corsa, oppure alla più prossima stazione di là del confine.

Nello studio delle fermate si tiene anche il debito conto dei bisogni del servizio postale.

Certe soste, come, ad esempio, quella dei treni della linea Roma-Pisa al ponte di San Paolo, presso Roma, quelle nelle stazioni delle linee con forti pendenze, o nelle stazioni in cui debbonsi sorpassare piattaforme, si effettuano solo per misura di precauzione, e sono prescritte dai regolamenti.

Nelle stazioni di forte movimento, tutti i treni, anche gli straordinari, speciali, ecc., debbono, indipendentemente da qualunque altro bisogno, fermarsi per ragioni di sicurezza.

Per il solo servizio dei viaggiatori le fermate che si assegnano agli *Express*, o treni di lusso, ai direttissimi ed ai diretti, nelle stazioni in cui non debbono avere luogo coincidenze, sono quasi sempre di un minuto soltanto. Nelle altre stazioni invece si assegna un tempo assai variabile secondo l'importanza del movimento e delle condizioni locali.

Quando i diretti hanno lunghe percorrenze e mancano di una *vettura-restaurant*, si procura di disporre anche opportune fermate in stazioni provviste di *buffet*, per dar modo ai viaggiatori di rifocillarsi.

Non molto dissimili, per durata, da quelle dei diretti, sono, in generale, le fermate dei treni accelerati, le quali hanno luogo in quasi tutte le stazioni.

Le soste dei treni-omnibus nelle stazioni di poca importanza sono ordinariamente di due minuti. Nelle altre bisogna regolarsi in base all'esperienza, e di regola non sono inferiori ai dieci minuti, ma si può dire che per le stazioni principali raggiungono anche la mezz'ora e talvolta la oltrepassano.

I treni misti fermano almeno un paio di minuti nelle piccole stazioni, e da tre a cinque in quelle di qualche importanza, e nelle grandi stazioni, in generale, fermano anche un po' meno degli omnibus. Insomma, la durata delle loro fermate è regolata in guisa che possano trasportare le merci a grande come a piccola velocità.

I *treni speciali* ordinariamente non fanno fermate intermedie che per ragioni di servizio, o di sicurezza.

Ai *treni merci* sono assegnate le soste occorrenti per le operazioni di carico, scarico, consegna, ecc. Ma in generale vi è la tendenza a stabilire fermate assai lunghe per evitare ritardi: espediente questo a cui non si dovrebbe ricorrere, perchè si danneggia il servizio commerciale e si favorisce la indolenza del personale di fatica, aumentando le spese per l'accendimento prolungato della locomotiva, ed impedendo una buona utilizzazione del personale e del materiale.

Se non che il Governo non ha facoltà di intervenire direttamente al riguardo, e per ciò deve limitarsi a vigilare che siano rigorosamente osservati i prescritti termini di resa regolamentari delle merci.

Si è detto sopra che un terzo circa della durata complessiva di viaggio dei treni per passeggeri, esclusi gli *Express*, o treni di lusso, ed i merci con viaggiatori, è mediamente impiegato per le fermate. Bisogna però osservare che soltanto una parte di questo tempo, corrispondente ad un quinto circa di quello totale di viaggio, è consumata puramente nelle soste. L'altra parte è quella dovuta alla maggior durata di viaggio necessaria per vincere la resistenza che si oppone all'incamminamento dei treni, quando debbono mettersi in moto, e per estinguere la loro velocità, quando si debbono fermare.

(*Continua*).

LE FERROVIE DELLO STATO BELGA

La costituzione della rete dello Stato in Belgio non ha dato i risultati finanziari sperati. Se i prodotti seguono un normale aumento, il bilancio al quale sono versati non ne ritrae che un beneficio relativo, le spese aumentando in maggiore proporzione. Ma di ciò se ne accorgono soltanto gli uomini di Stato avveduti e gli uomini di affari. Il gran pubblico non vede nel sistema che i pochi vantaggi come quello della scomparizione delle piccole Compagnie.

I capitalisti tuttavia furono impressionati subito dai primi effetti del riscatto. Il 3 0|0 subì un deprezzamento in seguito alle emissioni rese necessarie. Nel 1894, raggiungeva 102 franchi, nel dicembre 1899, dopo il riscatto del Grand-Central, scendeva a fr. 96.70. Si trattava tuttavia di una operazione finanziaria modesta poichè si acquistavano 600 chilometri.

Le conseguenze si faranno sentire anche più andando innanzi, poichè l'esercizio della rete non ha nulla di commerciale. E' una semplice operazione fiscale. L'ammortizzamento non esiste, ovvero si fa in condizioni tali che i più ottimisti non ammettono possa effettuarsi prima del 1993 per una rete la cui creazione risale al 1835.

Esaminiamo il rapporto inviato alla Camera dei rappresentanti. Secondo il relatore le spese d'esercizio sulla Rete Belga non sono adatti ai bisogni. Secondo le necessità del bilancio generale si acquista o non si acquista il materiale necessario. Nel 1899 mettevansi fuori uso 41 locomotive, 61 tenders, 65 vetture viaggiatori, 825 carri merci. Ora a quell'epoca, in cui le necessità erano così imperiose, non si rinnovarono che 4 locomotive, 11 tender, 6 vetture e 3 carri. Con ciò si fingeva un'economia mentre in realtà la si faceva perchè non si era prevista la spesa relativa nel bilancio.

Un'altra volta il Ministro delle Ferrovie, in pari tempo incaricato di reggere il Ministero della Guerra, vedendosi rifiutare dalla Camera dei crediti per costruire delle caserme, senza scomporsi punto, prese nella Cassa ferroviaria quanto gli abbisognava per quella militare e le caserme furono costrutte.

Così compreso, l'esercizio delle ferrovie è dunque puro fiscalismo; i bisogni delle linee e quelli del pubblico sono soddisfatti nei limiti soltanto che permette la politica. Così l'opposizione ha buon giuoco. Un giornale di Anversa, il *Matin*, scrive che la contabilità dell'Amministrazione belga rivela un *deficit* permanente. Secondo questo giornale, lo Stato mangia il suo grano in erba simulando dei benefici, mentre il materiale non è rinnovato e gli impianti non sono tenuti nelle condizioni richieste dai bisogni.

Se le spese necessarie sono fatte con parsimonia, quelle esclusivamente di lusso o di carattere politico crescono tutti i giorni. Le belle stazioni che costano care si largiscono senza difficoltà alle popolazioni che accontentano il Ministero nelle elezioni. Ve ne sono di quelle superbe in piccole città senza alcuna importanza; mentre, per esempio, Verviers, popolata di 90,000 abitanti, la cui attività industriale arricchisce la rete, ha una stazione esigua, brutta ed eccessivamente incomoda. La ragione è tutta politica.

Nello stesso modo non si fanno i conti col personale. Finora non si è giunti ad aumentare i salari per accontentare la massa elettorale, ma si accresce continuamente il personale senza bisogno per soddisfare le raccomandazioni dei politicanti.

Dal 1900 al 1901 l'aumento delle spese fu di franchi 15,785,869 ed in questa cifra il personale figura per un quinto. Dal 1895 al 1900 i prodotti netti avevano subito una diminuzione del 15.4 0|0, mentre che le spese aumentavano del 28.2 0|0. Lungi dall'attenuarsi, il male non fa che rincrudire malgrado le querimonie di tutti i relatori del bilancio.

Queste spese crescenti sono dovute (ciò risulta da tutte le discussioni alla Camera) all'Amministrazione di Stato. Esso è vittima di tutti i suoi fornitori. Paga il carbone

più caro dei privati e si trova alle prese coi *trusts* locali. Il ministro attuale ha melanconicamente dichiarato che aveva rinunciato ad acquistare materie offerte a prezzi modici dall'estero, ma che i fornitori nazionali non si vergognavano di vendergli a prezzi superiori le stesse materie acquistate da essi all'estero.

Tutti vedono nello Stato un'eccellente mucca da mungere. Le città dotate di stazioni monumentali si sono abbellite a spese del Tesoro comune alimentato da altre città lavoratrici e dimenticate perchè liberali o socialiste.

E' prossima un'esposizione a Liegi; per guadagnare terreno si colmerà un braccio dell'Ourthe e si sposterà un tronco del Nord-belga. Naturalmente il Nord esige un'indennità.

I buoni Liegesi sono desolati: se si trattava della rete di Stato, questo assumeva i lavori a suo carico.

Ecco la ragione per cui le regioni che hanno delle Compagnie reclamano il riscatto.

Così le spese d'esercizio sono molto elevate e non cessano di crescere.

Dal 1885 al 1899 il rapporto fra le spese ed i prodotti (coefficiente d'esercizio) era di 55.27 0|0; fu dal 1890 al 1894 di 58 0|0; 58.34 0|0 dal 1895 al 1899. Infine nel 1900 raggiunse il 67.11 0|0.

* *

A questi cenni così eloquenti è interessante riferire una delle tante querimonie, che alla Camera dei deputati belga si fanno contro la cattiva amministrazione della Rete di Stato.

Hellepute lamentavasi che il Ministro delle Ferrovie, per sopprimere la concorrenza delle vie navigabili, le manteneva in uno stato d'inferiorità deplorevole, e soggiungeva:

« Gli impiegati, il cui numero cresce continuamente, vogliono rendersi indispensabili, e non avendo sufficiente lavoro, spingono le minuzie e la burocrazia all'estremo limite. Il più piccolo affare deve seguire la via gerarchica; gli stessi principali ingegneri perdono tre quarti del tempo a scrivere ».

Renkin assicura che le circolari costituiscono un vero dizionario!

Il sistema di aggiudicazione poi dà dei risultati spesso deplorevoli. Così il carbone è di qualità tale, che dal 1892 non si otteneva che 86 0|0 di effetto utile comparativamente al Nord francese.

Un giorno vi fu una differenza di oltre un milione fra le pretese di industriali belga e le offerte di una Casa tedesca per una fornitura di rotaie!

Il Ministro questa volta diede l'ordine alla Casa tedesca per provocare la concorrenza.

In una seduta recente l'eminente deputato Hubert, criticando l'esercizio di Stato, diceva giustamente:

« L'inconveniente dello Stato è che esso è più sollecitato dal punto di vista politico, per ottenere tariffe di favore, aumenti di stipendio non sempre giustificabili, favoritismi alle industrie trovantisi nella circoscrizione del tale o tal altro membro della maggioranza. Da questo punto di vista lo Stato si trova evidentemente in una delle condizioni più cattive ».

Si può essere partigiani dell'esercizio di Stato finchè i vantaggi superano gli inconvenienti, ma il giorno in cui questi superano i vantaggi, bisogna mutare seriamente di opinione.

APPARECCHIO PROTETTORE
contro gli schiacciamenti dei tramways a trazione elettrica

A Praga è stato esperimentato di questi giorni sulla linea a trazione elettrica Zizkov-Koschir ed alla presenza di delegati del Ministero delle Ferrovie, un nuovo apparecchio destinato ad evitare lo schiacciamento delle persone investite dai tramway in marcia.

L'esperimento, da quanto sembra, fu concludente ed il sistema immaginato riconosciuto semplice e poco costoso.

L'apparecchio che lo compone consta di due parti: la prima è costituita da un telaio di scontro la cui intelaiatura è fatta di un tubo a gaz ricurvo, di piccolo diametro e ricoperto di cuoio; una rete a maglie serrate è tesa sopra a questo quadro che è mobile e può girare secondo un asse orizzontale.

Questa prima parte dell'apparecchio è in rapporto colla seconda, cioè il quadro di protezione propriamente detto, mediante un filo di ferro di poco spessore. Questo quadro di protezione non differisce esteriormente da quelli in uso sin qui; solo per mezzo di un meccanismo speciale, gli si può imprimere un movimento verticale dall'alto al basso.

Appena il telaio di scontro urta contro un ostacolo, esso cede lentamente in addietro e agendo sul filo di comunicazione determina la separazione del quadro protettore, il quale cadendo, raccoglie l'ostacolo impigliatosi nell'apparecchio, e gl'impedisce di andare sotto le ruote. Il quadro stesso è inoltre fornito nella sua parte inferiore di scope che, appoggiando prontamente sul suolo, non lascia alcun spazio vuoto tra la strada e l'intelaiatura.

Il meccanismo di cui trattasi è dovuto alle ricerche collettive del sig. Alois Svoboda, ingegnere principale della trazione elettrica di Praga, e diversi tecnici della città.

Infine il sig. Iosef Buresch pure di Praga, preconizza un altro sistema che consisterebbe in una combinazione che permetta d'interrompere la corrente, appena il quadro di protezione urtasse contro un ostacolo; il veicolo si frenerebbe automaticamente ed un meccanismo spingerebbe fuori della strada la persona o l'oggetto che avessero determinato l'arresto della vettura.

Tale sistema funzionerebbe, da quanto sembra, con tutta la precisione desiderabile.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Gli organici ferroviari.

Come abbiamo preannunciato, il 20 corr. avrà luogo a Roma un'importante conferenza tra il Governo ed i Direttori generali delle tre grandi Società ferroviarie circa la grave questione degli organici ferroviari.

Sappiamo che frattanto i medesimi Direttori generali hanno tenuto nei giorni scorsi a Milano un convegno per lo stesso scopo.

><

Pel servizio economico delle ferrovie.

Il Sotto-Segretario di Stato pei Lavori Pubblici, rispondendo alla Camera ad un'interrogazione sui motivi pei quali rimane quasi ineseguita la legge 9 giugno 1901 sul servizio economico nelle linee a traffico limitato, ha detto che la legge è stata attuata sulle linee S. Felice-Bologna, Foggia-Manfredonia, Brescia-Iseo e sopra altre linee, e quindi può dirsi in gran parte eseguita. Però, essendosi nell'applicazione della legge rilevati alcuni inconvenienti, si studiano dal Ministero i modi per ovviarvi. Ha assicurato infine la Camera che la quistione sta grandemente a cuore del Governo, che ne riconosce tutta la importanza.

><

Ferrovia Alessandria-Ovada.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e il Comitato Superiore delle Ferrovie hanno deliberato potersi concedere al Municipio di Alessandria la costruzione e l'esercizio della ferrovia Alessandria-Ovada, con una sovvenzione di L. 5000 per chilometro per 70 anni.

><

Ferrovia Avezzano-Balsorano.

Il Sotto-Segretario di Stato pei Lavori Pubblici ha dichiarato alla Camera che la Società Mediterranea aprirà presto all'esercizio il tronco Avezzano-Balsorano, già ultimato.

><

Ferrovia da Desenzano al lago di Garda.

Il Comitato Superiore delle Strade Ferrate ha dato parere favorevole alla domanda di concessione della ferrovia dalla stazione di Desenzano al lago di Garda, con un sussidio di L. 3000 al chilometro per 70 anni.

><

Commissione per il nuovo porto fra Oneglia e Porto Maurizio e per la ferrovia Ceva-Ormea al Mare.

S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici ha nominato una Commissione, composta dei signori:

Presidente: Ottolenghi comm. ing. Vittorio, R. ispettore generale delle costruzioni e concessioni di strade ferrate;

Membri: Crosa comm. ing. Vincenzo, R. ispettore superiore delle Strade ferrate; Ravà cav. ing. Raimondo, ispettore del Genio Civile; Consiglio comm. avv. Antonino, direttore capo-divisione al Ministero dei Lavori Pubblici; Inglese cav. Ignazio, ingegnere-capo del Genio Civile;

Segretario: Sbrozzi cav. avv. Gabriele, segretario al Ministero dei Lavori Pubblici;

coll'incarico di portare il suo esame e riferire sulle istanze presentate al Ministero dei Lavori Pubblici dal Comitato promotore, appositamente istituito per ottenere che siano presi in considerazione i progetti per la costruzione di un nuovo porto marittimo fra Oneglia e Porto Maurizio, e per il prolungamento della strada ferrata Ceva-Ormea, al mare, nella stessa località.

La Commissione stessa dovrà studiare quali provvedimenti possano convenientemente essere adottati in ordine agli accennati progetti, avuto riguardo agli interessi dello Stato ed a quelli dell'economia nazionale e del locale commercio.

La Commissione dovrà poi presentare in apposita Relazione il risultato dei suoi studi nel termine di due mesi.

><

Commissione pei lavori da eseguirsi ai porti di Catania, Trapani e Licata.

S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici, ritenuta l'opportunità d'accertare i danni che, in seguito alle mareggiate, si sono verificati nelle opere dei porti di Catania, Trapani e Licata, e di riconoscere, oltre alle necessarie riparazioni, i mezzi più adatti per mettere quegli scali in condizioni di perfetta sistemazione, ha nominata una Commissione, la quale è composta dei signori: commendatore Gintio Raffaele, presidente di Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici; comm. Castiglioni Carlo, ispettore del Genio Civile; cav. Inglese Ignazio, ingegnere-capo del Genio Civile; cav. Logatto Domenico, ingegnere di 1ª classe, che eserciterà le funzioni di segretario.

La detta Commissione ha l'incarico di visitare i suddetti porti e di riferire nel termine più breve sui lavori che pei medesimi potranno essere necessari allo scopo sopra accennato.

><

Servizio dei capannoni a Santa Limbania.

Siamo informati che la Direzione generale delle Strade ferrate del Mediterraneo ha rinnovato accordi colla Società di navigazione generale italiana per il servizio dei suoi capannoni a Santa Limbania nel porto di Genova.

Gli accordi stessi sono stati resi valevoli per un altro biennio.

><

Congresso degli ingegneri ed architetti.

La Società degli ingegneri ed architetti italiani terrà, entro il corrente mese, un congresso generale dei propri soci in Roma, per discutere di importanti questioni tecniche e professionali.

Come nell'occasione dei congressi precedenti, le Società ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia, Veneta e Sarde, nonchè la Navigazione generale italiana, accorderanno le consuete facilitazioni di viaggio (concessione speciale prima) valevoli dal 19 al 30 maggio per l'andata e dal 26 maggio al 5 giugno pel ritorno.

><

Regolamento per il trasporto dei gas compressi o liquefatti.

Il Comitato Superiore delle Strade ferrate ha espresso l'avviso che, con talune avvertenze, possa essere approvato lo schema di regolamento per le prove e verifiche periodiche dei recipienti destinati al trasporto per ferrovia dei gas compressi o liquefatti..

A questo proposito è duopo avvertire che in applicazione dell'art. 3 della convenzione internazionale di Berna relativo ai trasporti delle merci per ferrovia, i gas compressi o liquefatti per essere ammessi al trasporto internazionale devono essere contenuti in recipienti che siano stati sottoposti a determinate prove periodiche da comprovarsi mediante apposizione di un timbro ufficiale.

Tuttti gli Stati firmatari della convenzione hanno provveduto a che la verificazione dei recipienti destinati al trasporto dei gas compressi e liquefatti sia sottoposta al controllo governativo e regolata da apposite norme, ragione per cui anche in Italia si è riconosciuta la necessità di un regolamento sulla materia. Al quale uopo il R. Ispettorato generale delle Strade ferrate ed il Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio, di cocomune accordo, hanno dato incarico dello studio relativo ad una Commissione di persone competenti in materia, la quale ha preparato il predetto schema di regolamento che sarà al più presto attuato.

La Commissione predetta aveva espresso l'avviso che delle prove e verifiche suindicate venisse dato incarico al personale dell'Ispettorato governativo; ma il Comitato Superiore ha suggerito, come provvedimento più opportuno, che un tale incarico fosse affidato a stablimenti privati.

><

Circolazione dei treni reali sulla Sicula.

Sulla Rete ferroviaria Sicula sono state testè messe in vigore le nuove diposizioni per l'attivazione e la circolazione dei treni reali, che sostituiscono quelle del 1894 che restano abrogate.

La parte prima di dette nuove disposizioni contiene le norme approvate dal R. Ispettorato governativo, che sono comuni con le Reti Mediterranea ed Adriatica; la seconda parte contiene istruzioni speciali per la Rete Sicula in esecuzione delle sopradette norme.

><

Biglietti di andata e ritorno fra Cuneo e i centri del Piemonte, Liguria e Lombardia.

Ci informano da Cuneo che quella Camera di commercio ed arti, facendosi eco delle continue ed insistenti

domande delle associazioni commerciali della provincia e di moltissimi privati cittadini e commercianti, perchè vengano al più presto possibile istituiti biglietti di andata e ritorno, già più volte richiesti, fra le stazioni ferroviarie della provincia e quelle dei più importanti centri del Piemonte, Liguria e Lombardia, ha vivamente interessato il Ministero dei Lavori Pubblici a suffragare col suo appoggio presso la Società delle Strade ferrate del Mediterraneo i voti suindicati, il cui esaudimento ha intimi rapporti collo sviluppo del benessere commerciale ed industriale di quella provincia, ed è giustificato nel modo il più ampio dal movimento d'affari che va facendosi sempre più intenso fra la provincia stessa e le regioni finitime.

><

Gli esami per capo-stazione e gestore.

In relazione alle promesse fatte nella recente discussione alla Camera dei deputati sull'interpellanza concernente la crisi vinicola, S. E. il Sotto-segretario di Stato ai Lavori Pubblici ha disposto che per agevolare sempre più al pubblico i mezzi di avere cognizione e di servirsi con suo utile delle tariffe ferroviare e per dare al pubblico stesso tutti gli schiarimenti che fossero necessari in caso di reclami, venissero fatti uffici presso le Società esercenti perchè negli esami ai quali è sottoposto il personale da adibirsi alle mansioni di capo-stazione, sottocapo e gestore, venga data larga parte alla materia delle tariffe ferroviarie ed alle cognizioni concernenti il servizio commerciale in genere.

><

Estensione del servizio merci alla stazione Portonaccio.

Ci risulta che il Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio, nell'interesse di molti proprietari ed agricoltori dell'agro romano, ha interessato il suo collega dei Lavori Pubblici a far pratiche colla Società esercente la Rete Adriatica affinchè la stazione di Roma-Portonaccio, la quale è unicamente adibita al servizio di smistamento dei treni, sia autorizzata al servizio delle merci sia a grande che a piccola velocità.

><

Sentenze di Cassazione.

La Cassazione di Torino ha emessa la seguente sentenza in materia di *elettricità:* « Per l'impianto di condotture elettriche per le vie di una città, basta il consenso dato dal Ministero d'Agricoltura, oppure dal Prefetto, oltre l'osservanza delle norme fissate dal regolamento 23 ottobre 1895 e dalle norme edilizie municipali. Deve ritenersi *industriale* la Società costituita per amministrare, con corrispettivo, luce ed energia elettrica ai privati, qualunque uso questi ne facciano, e la relativa servitù coattiva di passaggio spetta non solo ai consumatori, ma anche al produttore dell'energia elettrica. Il Comune che si opponga ingiustamente al detto impianto, può legittimamente essere condannato ai danni ».

— La Corte di Cassazione di Roma, in materia d'*Amministrazione pubblica*, ha sentenziato che è valido il ricorso per Cassazione contro l'Amministrazione dello Stato, notificato all'Autorità che rappresentò l'Amministrazione stessa nel giudizio di merito, anzichè all'Autorità che la rappresenta nel luogo ove ha sede la Cassazione.

— La Cassazione di Roma ha emessa la seguente sentenza in materia di *acque pubbliche:* « L'autorità Giudiziaria non è competente ad ordinare l'esecuzione o ripristinazione di qualsiasi opera attinente al buon regime delle acque pubbliche, ancorchè tali opere devano eseguirsi fuori del letto e lungi dalle sponde dei fiumi o torrenti; ma deve limitarsi in ogni caso a conoscere della lesione del diritto privato, condannando l'amministrazione al risarcimento dei danni ingiustamente recati ».

><

Biglietti d'andata e ritorno fra Torino ed Avigliana.

La Società esercente la Rete Mediterranea ha ritenuto conveniente di prorogare per un altro anno, e cioè fino al 30 giugno 1903, l'esperimento dei biglietti a prezzo ridotto fra Torino ed Avigliana, istituiti in servizio di corrispondenza con Almese.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

La quarta sezione del Consiglio di Stato, in materia di *condotte d'acqua potabile*, ha emesso la seguente decisione: « Per la dichiarazione di pubblica utilità delle opere idrauliche comunali o provinciali, la competenza deferita al Prefetto dal 1° capoverso dell'art. 10 della legge 25 giugno 1865 si intende limitata alle sole opere designate dal titolo III, capo I della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865. Quindi la dichiarazione di pubblica utilità delle opere relative alle condotte d'acqua ad uso potabile deve essere fatta non dal prefetto, ma dal Governo del Re, seguendo la procedura indicata dall'art. 12 della citata legge sulle espropriazioni ».

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

RETE MEDITERRANEA:

Collegamento diretto della linea Milano-Venezia con le stazioni di Milano Porta Romana e di Rogoredo, L. 384,500.

Spostamento della colonna idraulica che si trova sul piazzale detto Piazza d'Armi, nella stazione di Sampierdarena, L. 460.

Sottomurazione dell'angolo a valle della sponda destra del ponte sul Rio Di Santo, al km. 303.673 della linea Battipaglia-Reggio, L. 300.

Consolidamento del sottovia Policeto, al km. 253.481 della linea Eboli-Metaponto, L. 5100.

Ripristino della linea Taranto-Reggio, interrotta dalle alluvioni fra i km. 62.766 e 63.050, L. 25,200.

RETE ADRIATICA:

Consolidamento dell'argine sinistro del torrente Bitto, danneggiato dalle piene, sulla linea Colico-Sondrio, L. 9770.

Spostamento della stadera a ponte della stazione di Castelfranco Emilia, L. 500.

RETE SICULA:

Prolungamento del cunettone fra i km. 137.526-137.574 da Palermo, della linea Palermo-Porto Empedocle, L. 1240.

Acquisto di materiali metallici d'armamento occorrenti per la rinnovazione dei binari e degli scambi, L. 56,700.

Impianto di piattaforme e prolungamento del binario nelle stazioni di Villarosa, Spaccaforno e Leonforte, lire 26,385.69.

><

Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

(Affari trattati nell'adunanza del 14 maggio 1902).

Proposta per la sistemazione generale della galleria di San Cataldo sulla linea Battipaglia-Reggio.

Sistemazione delle banchine e dei rilevati del tronco Castrocucco-Santa Eufemia, della linea Battipaglia-Reggio.

Ricostruzione di parte dell'ossatura in legname della Rimessa locomotive provvisoria nella stazione di Paola, sulla linea Battipaglia-Reggio.

Concessione di compensi alla Società Veneta in dipendenza dei lavori di consolidamento del ponte sul Reno, al km. 3.717.52 della linea Bologna-Piacenza.

Liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Martelli per il consolidamento del rilevato ferroviario al km. 39.100 della linea Firenze-Pistoia-Pisa.

Collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Stefanoni per l'impianto di una condotta d'acqua dalla galleria di Montebove alla stazione di Tagliacozzo con diramazione agli abitati di Tagliacozzo e di Poggetello.

Domanda di una concessione di una ferrovia dalla stazione di Desenzano al lago di Garda (L. 3000 per 70 anni).

Domanda di concessione della ferrovia Alessandria-Ovada, lunghezza km. 31.431, per il presunto importo di L. 4,564,000. L. 5000 a chilometro per 70 anni.

Impianto del sistema di blocco assoluto fra le stazioni di Tortona e di Voghera sulla linea Alessandria-Piacenza.

Prolungamento del binario d'incrocio nella stazione di Pra, sulla linea Sampierdarena-Confine francese.

Domanda della Ditta Guest, Keen e C., per condono della multa inflittale per ritardata consegna di rotaie per la Rete Mediterranea.

Questione relativa alla competenza passiva di una parte della spesa occorsa per il riattamento della boa d'ormeggio al pontile d'approdo di Messina (Succursale Nettuno).

Impianto di un nuovo scambio nell'interno dell'abitato di Afragola, in dipendenza della trasformazione a trazione elettrica della tramvia Napoli-Caivano.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica:

Impianti nelle stazioni di Mantova, Peschiera, Desenzano ed Iseo dei mezzi atti ad estinguere gli incendi, per L. 4400.

Consolidamento della trincea S. Liberato, al km. 87.250 della linea Orte-Falconara, per L. 36,700, di cui L. 19,000 pei lavori da appaltarsi.

Impianto di due binari tronchi pel servizio merci a piccola velocità nella stazione di Brescia, per L. 56,800, di cui L. 44,000 pei lavori da appaltarsi.

Rete Mediterranea:

Impianto dell'illuminazione elettrica nelle officine del servizio della trazione e nelle officine di Milano, per L. 17,000.

Restauro della spalla verso Parma ed applicazione di rulli di scorrimento al ponte Malaspina, presso la stazione di Villafranca Bagnone, sulla linea Parma-Spezia, per L. 5900.

Acquisto di materiali metallici d'armamento occorrenti per l'ordinaria manutenzione e per l'esecuzione dei rinnovamenti di binari armati in acciaio, e cioè: tonn. 4950 di rotaie d'acciaio fuso; 7300 stecche in acciaio; chiavarde 144,000 in ferro omogeneo; 208,800 piastre ordinarie; 8000 piastre speciali di giunzione; 370,000 caviglie a vite mordente; 249,000 arpioni in ferro omogeneo; 240 barre in acciaio per aghi da scambi; 145 cuori semplici capovolgibili; kg. 250,000 di materiali accessori in ghisa e ferro; kg. 70,000 di bolloni in ferro omogeneo e 12 scambi semplici, per l'importo complessivo di lire 1,840,000.

Sistemazione e consolidamento del tombino al chilometro 88.591.10 della linea Cantalupo-Cavallermaggiore, per L. 650.

Impianto del blocco assoluto fra le stazioni di Gallarate e di Varese, e sistemazione dei binari e degli scambi in quest'ultima stazione, per L. 156,775, oltre il materiale metallico d'armamento.

Rete Sicula:

Ricostruzione delle spalle del ponte di 10 metri di luce, a travata metallica, sul Rivo Stretto (km. 113.402 da Palermo), sulla linea Roccapalumba-S. Caterina, per L. 65,300, di cui L. 65,000 pei lavori da appaltarsi.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali, allo scopo di agevolare i trasporti di vino in partenza da alcune regioni dell'Alta Italia ed in destinazione delle provincie meridionali, ha presentata all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici (il quale l'ha già sanzionata) una proposta di un'appendice temporanea alla tariffa locale n. 204, piccola velocità, per il trasporto di vini comuni dalla Lombardia, dall'Emilia e dal Veneto alle provincie meridionali.

In base all'appendice stessa, a cominciare dal 15 maggio fino al 31 dicembre 1902, la tariffa locale n. 204, P. V., serie *B*, sarà applicata, per il solo percorso della Rete Adriatica, ai trasporti di *vino comune* a vagone completo in botti e barili, od in vagoni serbatoi, in partenza:

a) Dalle stazioni Adriatiche della Lombardia, dell'Emilia e del Veneto (escluse quelle di Milano, Parma, Pavia, Piacenza, Rogoredo e delle linee Milano-Chiasso e Parma-Piacenza), nonchè dalle stazioni delle linee: Bologna-Rimini, Ferrara-Rimini, Castelbolognese-Ravenna e Lugo-Lavezzola, ed in destinazione delle stazioni della linea Adriatica Termoli-Benevento-Napoli e di quelle, pure Adriatiche, situate al sud della linea stessa;

b) Dalle stazioni di Milano, Parma, Pavia, Piacenza, Rogoredo e della linea Parma-Piacenza, ed in destinazione delle stazioni Adriatiche della linea Termoli-Benevento-Napoli (escluse quelle di Benevento, Caserta e Napoli) e delle stazioni, pure Adriatiche, situate a sud della linea stessa, escluse quelle comuni colla Rete Mediterranea;

c) Da tutte le stazioni Adriatiche ammesse, di cui ai punti *sub a*) e *b*), ed in destinazione delle stazioni esclusive della Rete Mediterranea situate al sud della linea Termoli-Benevento-Napoli. Però le spedizioni di cui è cenno nel presente comma *c*), fruiranno dei prezzi della tariffa locale n. 204, P. V., serie *B*, per il percorso fatto sulla Rete Adriatica soltanto in via di rimborso, dietro domanda scritta della parte interessata, a condizione che le spedizioni stesse risultino esercite per la via più breve e che questa via sia quella determinata dall'istradamento per Bologna-Ancona-Termoli ed oltre.

Alle spedizioni effettuate con vagoni serbatoi appartenenti alla Rete Adriatica, sono inoltre applicabili le norme e condizioni dell'allegato 14 alle tariffe.

Restano ferme per questi trasporti le avvertenze e tutte le condizioni inerenti alla tariffa locale n. 204, serie *B*, compresa la tassa per il percorso minimo di 600 km.

— Il Ministero dei Lavori Pubblici, d'accordo cogli altri Ministri interessati, ha dato la sua approvazione alle seguenti proposte delle Amministrazioni ferroviarie relative a concessioni speciali di tariffa:

1) Proposta dell'Adriatica riguardante la rinnovazione per un altro anno della concessione accordata alla Ditta Parisi Francesco per trasporto di soda greggia da Venezia a Mantova, ferme restando le stesse condizioni, ma riducendo il quantitativo a tonn. 300;

2) Proposta della Mediterranea per concessione alla Ditta Antonio Brusa di eseguire i suoi trasporti a carro completo di calce da Arcisate a Musocco e Milano, al prezzo di L. 0.0412 alla tonnellata e chilometro, oltre al normale diritto fisso. Il minimo di trasporto è fissato nella quantità di 1000 tonnellate e la concessione è valida per un anno decorrente dal 16 febbraio u. s.;

3) Proposta dell'Adriatica per la quale la concessione accordata alla Ditta Borra per trasporti di carbon fossile da Venezia a Brescia, è rinnovata fino al 31 dicembre 1902, con riduzione da 8000 a 6000 tonnellate del quantitativo d'impegno, con inclusione dei trasporti diretti a stazioni della linea Rezzato-Vobarno e di quella a servizio economico Brescia-Iseo per il percorso fino ai transiti di Rezzato e di Brescia;

4) Proposta della Mediterranea di rinnovare per un altro anno la concessione accordata alla Ditta Pietro Tannini per trasporti a vagone completo di pietre, graniti, calce e legname da Arona, Gravellona-Toce e Domodossola a Milano ed a Melegnano, con estensione agli identici trasporti in provenienza da località fra Sesto Calende e Pino Tronzano;

5) Proposta della Mediterranea per concessione alla Ditta Innocente Pirovano di effettuare i suoi trasporti a carro completo di pietre greggie da Domodossola, Villadossola, Crussinallo, Gravellona-Toce ed Arona per Milano P. T. e Milano P. S. coll'abbuono del 10 0|0 sui normali prezzi di tariffa, fermo l'integrale diritto fisso e coll'obbligo di trasportare complessivamente entro un anno decorrente dal 1° luglio un quantitativo minimo di 600 tonnellàte;

6) Proposta dell'Adriatica di concedere alla Ditta Garavaglia la stessa agevolezza già accordatale precedentemente per i suoi trasporti di agrumi, anche per l'annata contrattuale in corso scadente col 31 marzo 1903, estendendo la stessa agevolazione alla Società di esportazione uova di Verona;

7) Proposta della Mediterranea perchè, a datare dal 24 luglio p. v. sia rinnovata per un altro anno ed alle stesse condizioni, la concessione accordata alla Ditta P. A. Caminiti per trasporti a vagone completo di ferro in fasci, in barre, quadro, tondo, piatto, a T a doppio T da Torre Annunziata a Taranto, verso impegno di un quantitativo minimo di 300 tonnellate.

8) Proposta della Mediterranea per proroga a tutto luglio p. v. della concessione di cui fruisce la Ditta Mazzola e Comp. (già A. Sironi), pel trasporto a vagone completo di ghiaia e pietrisco da Bisuschio Viggiù a Rho ed a Milano, ferme restando le stesse condizioni ed aumentando il quantitativo da 1000 a 1660 tonn.;

9) Proposta dell'Adriatica per la quale la concessione accordata alla Ditta Fratelli Pesenti, pel trasporto di calce e cemento in sacchi od in botti da Bergamo e da Paratico per Chiavenna, è rinnovata per tre anni alle medesime condizioni già vigenti;

10) Proposta della Mediterranea per concessione alla Ditta Peneghini e Comp. di eseguire i suoi trasporti a vagone completo di laterizi, percorrenti almeno 50 km., da Albenga alle stazioni delle due riviere, sia verso Ventimiglia che verso Genova ed oltre, coll'abbuono del 10 per cento sulle tasse a tariffa ordinaria, fermo l'integrale diritto fisso e la tassa minima di L. 0.03605 per tonnellata-chilometro, e verso impegno di un quantitativo minimo annuo di 1000 tonn. La concessione è valevole per un anno;

11) Proposta dell'Adriatica per concessione alla Ditta Rebeschini di effettuare i suoi trasporti di legna da ardere da Zuino a Padova, col ribasso di L. 0.60 per tonnellata e verso impegno d'un minimo di 800 tonn. La concessione è valida fino a tutto febbraio 1903;

12) Proposta della Mediterranea, per la quale la concessione accordata alla Ditta ing. Alberto Allasia, per trasporto di calce, cemento e gesso a vagone completo da Casale Monferrato e da Ozzano a Milano ed altre località Mediterranee, della Nord-Milano ed Adriatiche, è rinnovata dal 1° giugno 1902 al 30 luglio 1903, ferme restando le medesime condizioni;

13) Proposta dell'Adriatica di rinnovazione per il periodo dal 1° maggio al 31 dicembre del corrente anno della concessione accordata alla Società della ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale, per trasporti di mattonelle di carbon fossile in blocchi ed in polvere da Venezia a Modena, riducendo il quantitativo minimo d'impegno a 700 tonn.;

14) Proposta della Mediterranea, per la quale la concessione accordata alla Ditta Michele Sarli, per trasporto di carbone vegetale a carro completo da Poficastro a Napoli, è prorogata di quattro mesi, aumentando il quantitativo minimo d'impegno di 1000 tonn.;

15) Proposta dell'Adriatica per concessione alla Ditta Fratelli De Zolt di effettuare i suoi trasporti di legname greggio, segato o squadrato, alle seguenti condizioni: impegno di un traffico minimo annuale di 5500 tonn. di merce da Belluno a Padova (via Montebelluna); rispedizione da Padova di almeno 4000 tonn. della merce medesima; prezzo di L. 0.0412 per tonnellata-chilometro, oltre il diritto fisso di L. 0.206 per trasporti, da Belluno a Padova; applicazione della tariffa ordinaria per le rispedizioni da Padova.

— L'art. 2 della legge 29 dicembre 1901, n. 562, riflettente concessioni speciali per determinati trasporti sulle strade ferrate stabilisce che « con decreto ministeriale saranno approvate le norme di applicazione delle suddette concessioni e stabilita la data di loro attuazione ».

In esecuzione di quelle disposizioni S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici, di accordo cogli altri ministri interessati, ha con suo recente decreto approvate le norme, condizioni e modalità d'applicazione delle tariffe pei trasporti da farsi in base alle concessioni speciali, considerati nella legge suindicata, quali risultano da un apposito fascicolo e che furono concordate fra le tre principali amministrazioni ferroviarie ed il R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate.

Tali norme, condizioni e modalità, le quali andranno a sostituire quelle ora vigenti sulle Strade Ferrate del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia, nonchè le tariffe summenzionate, saranno attuate col primo luglio del corrente anno.

— La Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, in seguito ad istanza della Società vetraria R. Boschi, che ha stabilimento raccordato con la stazione di Milano-Porta Romana, d'accordo con l'Ispettorato governativo delle ferrovie, ha disposto che la tariffa locale n. 601, piccola velocità, venga estesa anche ai trasporti di vetrerie in partenza da detta stazione.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Cuneo-Nizza. — Il signor Perouse, direttore generale delle Strade Ferrate in Francia, è stato in Roma alcuni giorni ed ha conferito col Sottosegretario di Stato pei Lavori Pubblici, on. marchese Niccolini, intorno alla questione dei tronchi della Cuneo-Nizza per Ventimiglia che attraversano il territorio francese.

Si crede imminente un accordo tra i due Governi per la costruzione di quei tronchi.

Ferrovia Oneglia-Garessio. — Abbiamo recentemente accennato al progetto di una linea ferroviaria per congiungere Oneglia al Piemonte, per studiare la quale il Governo ha testè mandato sui luoghi una speciale Commissione tecnica. Il progetto più vivamente caldeggiato sarebbe quello ideato dall'ing. cav. Alessi di Oneglia.

Con questo progetto si abbandonerebbe l'idea del tracciato Oneglia-Ormea, che sarebbe più lungo e più dispendioso stante l'alta quota di 730 m. di Ormea; e si sceglierebbe quello Oneglia-Garessio, col quale si ottengono vantaggi notevolissimi, e cioè: un considerevole abbassamento della quota di valico e cioè a 585 m. e quindi minore lunghezza della linea e maggiore facilità ed economia d'esercizio.

Ferrovia Viterbo-Corneto. — Il Comitato Superiore delle Strade Ferrate ha dato parere favorevole alla concessione della ferrovia Viterbo-Toscanella-Corneto, per la durata di 70 anni, col sussidio chilometrico di L. 3600 per la durata di 35 anni, su progetto degli ing. Tomassi e Petroselli.

Ferrovia Aquila-Carsoli. — Il Consiglio comunale di Aquila approvò all'unanimità un ordine del giorno contenente un voto al Ministero perchè venga inclusa nelle linee complementari di prim'ordine una nuova linea Aquila-Borgocollefegato-Carsoli, la quale metterebbe Aquila in diretta comunicazione con la Marsica e con Roma.

La costruzione di detta linea non porterebbe una grave spesa.

Ferrovia Fermignano-Fano. — Si tenne a Fossombrone un numeroso Comizio avente per iscopo di sollecitare il concorso del Governo alla costruzione della ferrovia complementare Fermignano-Fano. Il consigliere comunale conte Lattanzi rifece la storia della ferrovia, dimostrando l'urgenza della sua costruzione e la necessità di aumentare il sussidio chilometrico di 5000 lire. Fu votato un ordine del giorno col quale si chiedeva energicamente al Governo di soddisfare al legittimo desiderio di quelle popolazioni, dando il suo concorso alla costruzione di quella linea da tanto tempo invocata.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1901 al 10 maggio 1902.* — Nella decade dal 1° al 10 maggio 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 4,526,404.68, con un aumento di L. 209,860.60 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1901 al 10 maggio 1902 si ragguaglia a L. 131,791,298.98, presentando un aumento di L. 3,277,557.19 in confronto dello stesso periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1901 al 30 aprile 1902.* — Nella decade 21-30 aprile 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 362,999, e presentano un aumento di L. 26,065 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1901 al 30 aprile 1902 ammontano a L. 10,482,029, con un aumento di L. 156,887 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Il riscatto della ferrovia Giura Sempione.* — La Direzione delle Strade Ferrate della Giura-Sempione ha comunicato ai Governi cantonali interessati le basi dell'accordo intervenuto fra lei ed i rappresentanti del Consiglio federale relativamenie alle condizioni del riscatto della rete di detta Compagnia. Secondo queste condizioni il versamento effettuato dai Cantoni all'Impresa del traforo del Sempione nel 1901 rimangono a favore di quest'ultima. Si sa che i Cantoni hanno al contrario posto come condizione per il riscatto all'amichevole della rete della Giura-Sempione. il rimborso di questo versamento.

La Direzione della Giura-Sempione domanda ora ai Governi cantonali se sarebbero disposti a rinunciare a questa condizione, i rappresentanti del Consiglio federale avendo dichiarato di non poter accettarla in verun caso. Tutte le altre divergenze essendo state liquidate fra le due parti, è dalla risposta dei Governi cantonali che dipende l'esito delle trattative.

Il prezzo del riscatto sul quale la Confederazione da una parte e la Compagnia del Giura-Sempione dall'altra sono cadute d'accordo, è approssimativamente di 104 milioni.

— *Riscatto della ferrovia Unione Svizzera.* — Sabato scorso era riunito a San Gallo il Consiglio d'amministrazione della ferrovia Unione Svizzera che la Confederazione ha riscattato.

Il Consiglio decise di fare alla prossima assemblea generale degli azionisti le seguenti proposte:

La Società delle Strade Ferrate dell'Unione Svizzera è sciolta ed entra in liquidazione; una commissione di 7 membri è incaricata di procedere a tale liquidazione.

Le funzioni del Consiglio d'amministrazione, della Direzione e della Commissione permanente cesseranno col 30 giugno 1902.

L'assemblea generale degli azionisti dà pieni poteri alla Commissione liquidatrice per amministrare, entro il termine di prescrizione di 10 anni, le somme provenienti dalla liquidazione che non fossero percepite dagli azionisti e per procedere, allo spirare di questo termine, alla definitiva ripartizione di queste somme fra gli azionisti.

Presentandosi il caso, questa Commissione è autorizzata a procedere alla liquidazione definitiva prima dello spirare di questo termine, cedendo a rischio e pericolo ad uno stabilimento bancario o ad un consorzio le somme provenienti dalla liquidazione, che non fossero state ritirate, sotto impegno di pagare le somme che fossero reclamate prima dello spirare del termine di liquidazione.

Per ciascuna azione privilegiata munita del foglio dei tagliandi sarà pagata una somma di fr. 534, il che fa un totale di fr. 18,690,000.

I portatori di azioni ordinarie hanno la scelta fra due modi di pagamento: o ricevere per ogni 2 azioni ordinarie un'obbligazione delle strade ferrate federali di fr. 1000, o reclamare l'ammontare delle obbligazioni delle strade ferrate che non furono state prese in cambio.

Ferrovie Francesi. — *Apparecchi « conserva-posto » nelle vetture ferroviarie.* — A partire dal 5 corr., la Compagnia delle Strade ferrate P. L. M. ha messo in servizio, a titolo di esperimento, alcuni apparecchi « conserva-posto », sistema « Boucher », nei treni rapidi di giorno, tra Parigi e Marsiglia.

L'impiego di questi apparecchi permette ai viaggiatori di assicurarsi la proprietà di un posto ch'essi avranno scelto nel treno. A tale scopo sarà dato loro gratuitamente, al momento della partenza, un biglietto speciale che basterà introdurre nell'apparecchio collocato sopra il posto di loro scelta. In virtù di una deliberazione del Ministro dei Lavori Pubblici, soltanto i posti nei cui apparecchi sarà stato introdotto un biglietto verranno considerati come regolarmente conservati. Nessun altro modo di fissare i posti sarà

quindi ammesso nelle vetture dei treni forniti degli apparecchi « conserva-posto ».

I viaggiatori avranno ogualmente la facoltà di farsi conservare preventivamente un posto a loro scelta, alla partenza dalle stazioni di Parigi e di Marsiglia, mediante il pagamento di una tassa di locazione di una lira per ciascun posto precedentemente fissato, innovazione quest'ultima, sulla cui introduzione, a parer nostro tanto facile quanto conveniente così ai viaggiatori che altresì alle nostre Società esercenti, noi richiamiamo la loro attenzione.

Notizie Diverse

Lavori stradali nel Mezzogiorno. — La spesa totale per la costruzione di strade nazionali e provinciali nel Mezzogiorno, da erogarsi nel decennio 1903-913, è fissata in 48 milioni di lire.

La spesa nell'esercizio 1903-904 è di L. 1,300,000.

Il contributo delle provincie sarà indistintamente corrisposto in 14 annualità posticipate. Esso sale dal 25 0|0 per le strade di prima serie fino al 10 per quelle di seconda.

Si tratta di strade da costruirsi nelle provincie di Caserta, Salerno, Campobasso, Cosenza, Potenza, Catanzaro, Reggio Calabria, Teramo, Chieti. Notansi fra queste: la strada da Piedimonte d'Alife pel Matese a raggiungere la nazionale Isernia Campobasso fra Boiano e Vinchiaturo che costerà L. 616,000; la strada littoranea da Sapri al confine di Catanzaro, L. 970,000; il prolungamento della provinciale Rotonda Valsinni verso Bernalda e Genosa in Terra d'Otranto, L. 1,055,000; la strada da Rocca imperiale allo Spirito Santo di Civita, L. 1,772,700; la strada da Pietracatella a Campo Marino, L. 1,316,000; la strada da Rotonda per Viggianello alla nazionale del Sinoi presso Favale, L. 2,150,000; la strada da Porto Santa Venere per Briatico fino a raggiungere la provincia di Tropea, L. 1,578,400; la strada da Chiaravalle a Guardavalle, lire 2,200,000; la strada dal punto della nazionale presso Saverio Mennelli alla nazionale presso Santa Severina, lire 1,362,000; la strada per Bosco Martese da Teramo a raggiungere la strada di prima serie Aquila Ascoli, L. 812,000; la strada della traversa di Platì a Bagaldi, L. 428,000; la strada di S. Giovanni in Fiore a Cariati, L. 450,000; la derivazione del tratto fra il Passo di Monterosso e il ponte Abate, L. 600,000; la strada da Centocelle al Fortore e un prolungamento fino all'Appula Sannitica, lire 923,200; la strada dalla Marina di Fuscaldo alla nazionale delle Calabrie per la stazione e la strada provinciale costruita per Bisignano, L. 800,000; la strada da sotto Atessa all'Istonia presso S. Barnaba di S. Buono, L. 360,000.

Per gli alcool ad uso industriale. — È stato distribuito il disegno di legge, presentato dall'on. Carcano, intorno ai provvedimenti per gli spiriti adoperati nelle industrie. Il progetto consta di 11 articoli e si propone di agevolare una larga applicazione dell'alcool per tutti gli usi industriali (produzione di luce, di calore, di forza motrice).

Il progetto dispone:

Che sia esente da tasse la fabbricazione di spirito derivato da vino o da vinacce, quando sia adulterato e destinato a scopo di illuminazione, di riscaldamento, di forza motrice o ad altri usi industriali da specificarsi con decreto reale;

Che le sostanze da impiegarsi nell'adulterazione siano provvedute dall'Amministrazione dello Stato e che le operazioni di adulterazione debbano essere eseguite in presenza degli agenti della finanza;

Che ai produttori di spirito, derivante dal vino e destinato agli usi sopraindicati siano pagate sul bilancio delle finanze 10 lire per ogni ettolitro di spirito anidro;

Che sia escluso dall'esenzione della tassa lo spirito tassato in base alla produttività giornaliera degli apparecchi distillatori e lo spirito inferiore agli 85 gradi;

Che i residui della distillazione e della rettificazione, derivati da qualsiasi materia debbano essere adulterati nella misura del 5 0|0 del prodotto totale e ammessi in tale misura a fruire dell'esercizio di tassa;

Che per lo spirito da qualunque materia prodotto e non adulterato e non destinato esclusivamente ad uso industriale la tassa interna di fabbricazione e la corrispondente sovratassa di confine sia aumentata di cent. 5 per grado e per ettolitro.

Altri articoli dispongono sulle penalità in caso di contravvenzione. Con decreto reale sarà fissato il giorno d'entrata in vigore della legge e stabilite le norme per la sua esecuzione.

Concorso al premio Galileo Ferraris. — La Commissione pel premio Galileo Ferraris, istituito nel 1898, composta di rappresentanti del Comitato Esecutivo dell'Esposizione Generale Italiana in Torino 1898, della Camera di Commercio ed Arti, della R. Accademia delle Scienze e del R. Museo Industriale italiano di Torino, ha deliberato di riaprire un Concorso internazionale per il conferimento del premio stesso in occasione della inaugurazione, che avrà luogo nella seconda metà di settembre p. v., del monumento ad erigersi in Torino a quell'illustre scienziato.

Il premio consiste in lire italiane 15,000 e relativi interessi prodotti e producendi dal 1899 sino al giorno dell'assegnazione, e sarà conferito all'autore di una invenzione da cui risulti un notevole progresso nelle applicazioni industriali dell'elettricità.

I concorrenti potranno presentare tanto memorie, progetti e disegni, quanto macchine, apparecchi o congegni relativi alla loro invenzione.

La Giurìa, la quale sarà nominata dalla Commissione anzidetta, avrà i più ampi poteri per far eseguire esperienze pratiche delle invenzioni presentate al concorso, e dei relativi apparecchi, congegni e macchine.

I concorrenti dovranno presentare le loro domande e consegnare i lavori, le macchine, gli apparecchi e quant'altro concerne la loro invenzione non più tardi delle ore 18 del 15 settembre 1902 alla Segreteria della Commissione, la quale ha sede presso il Comitato Amministrativo della 1ª Esposizione Internazionale d'Arte Decorativa Moderna 1902, nel palazzo della Camera di Commercio ed Arti di Torino, in via Ospedale, 28.

Linee telefoniche tra l'Italia e la Francia. — Si sta attivamente lavorando per il compimento della linea italiana, che congiungerà telefonicamente Roma con Parigi. La lunghezza della linea comprende 1600 chilom.

Per oltre metà i lavori sono compiuti, per il resto è già pronto il materiale: sicchè si crede che con tutta probabilità la linea possa essere aperta al pubblico tra due mesi all'incirca.

Come è noto si tratta di allacciare per parte nostra Roma e Genova a Milano e Torino, che sono già in comunicazione con la linea, che attraversa il Cenisio, a Lione e a Parigi. Quindi nessuna difficoltà si presenta perchè l'importante servizio sia tra breve tempo in grado di funzionare. Se non che si osserva e, non a torto, che il pubblico potrà giovarsi in misura assai scarsa, certo assai inferiore alle richieste. della linea Parigi-Roma.

Infatti la linea limitata, come è oggi, tra Parigi, Torino e Milano, presenta già questo gravissimo inconveniente. A Milano specialmente si deve attendere spesso quattro e più ore dopo il tempo fissato per la comunicazione per l'ingombro della linea! Che cosa avverrà quando l'unico filo del Moncenisio dovrà trasmettere oltre le consuete comunicazioni da Milano e da Torino, quelle, che non saranno certo poche da Roma e quelle ancor più numerose da Genova? Come effetto si avrà l'abbandono di una linea inadeguata ai bisogni e una spesa del Governo che rimarrà improduttiva.

Crediamo quindi che per vantaggio del bilancio e per decoro del paese occorra por mano immediatamente ad un secondo filo.

La Francia, a quanto, sappiamo, non è aliena dall'impiantare un secondo filo, quando fosse secondata dall'esempio dell'Amministrazione italiana. Anzi, crediamo che abbia già annunziato di esservi pronta a patto di allacciare Marsiglia con Genova. In altri termini l'Italia impiantando una linea tra Genova e Ventimiglia avrebbe il vantaggio di aver una doppia linea di comunicazione con Lione e Parigi e di comunicare inoltre con Nizza, la costa Azzurra e con Marsiglia.

Onorificenza. — Apprendiamo con piacere che il sig. cav. ing. Carlo Thonet, direttore generale della Società Belga, esercente la tramvia Brescia-Mantova-Ostiglia, venne testè nominato amministratore della Società Anonima per le ferrovie e tramvie elettriche di Roma, amministratore della Società Nazionale delle Tramvie in Italia, esercente le Tramvie di Cremona, Parma, ecc., infine amministratore delle Tramvie di Nicolajeff (Jekaterinoslaw e Jeroslaw) in Russia.

Porgiamo all'egregio cav. Thonet le congratulazioni più vive per queste nuove importantissime cariche a cui venne chiamato.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Ufficio del Genio Militare di Cosenza (26 maggio, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori di ordinario mantenimento e miglioramento degli immobili ad uso militare nella piazza di Cosenza, pel triennio 1902-1905. Importo L. 10,500. Cauzione L. 1050. Documenti 22 maggio, ore 10.

Municipio di Rapallo — Genova — (27 maggio, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori e provviste dei materiali occorrenti alla costruzione del 2° tronco dei Pubblici Giardini nella località detta « delle Saline » in Rapallo, nonchè arginatura del tronco della sponda destra del torrente Reato ed opere accessorie. Imp. L. 55,407.33. Cauzione provv. L. 1000. Ultimazione lavori giorni 20.

Municipio di Arzignano — Vicenza — (28 maggio, ore 9, def.). — Appalto dei lavori di costruzione di due fabbricati angolari e dell'Ossario nel cimitero di Altamura. Importo L. 9116.53. Cauzione provv. L. 500. Definitiva L. 1000 e L. 250 per spese. Consegna lavori 80 giorni.

Municipio di Montegaldella — Vicenza — (28 maggio, ore 11). — Appalto dei lavori di costruzione di un fabbricato per scuole maschili e femminili. Importo L. 22,430.90 (ribasso 4.75 0[0).

Sotto-Direzione del Genio Militare di Maddalena — Isola — (31 maggio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori per la costruzione in Maddalena di un padiglione per alloggi di ufficiali addetti alle truppe destinate alla difesa dell'isola. Importo L. 32,000. Cauzione L. 3200. Consegna lavori 180 giorni. Documenti 27 maggio.

Direzione del Genio Militare di Milano (31 maggio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di mantenimento e di miglioramento degli immobili destinati ad uso militare in Como ed alla polveriera di Comerlata, durante il triennio dal 1° luglio 1902 al 30 giugno 1905. Importo L. 11,400. Cauz. L. 1200. Docum. 28 maggio.

Prefettura di Treviso (31 maggio, ore 10). — Appalto dei lavori di riparazione alle scogliere di presidio ai muraglioni di Nervesa e Spresiano in destra del Piave. Importo L. 19,200. Cauzione provv. L. 1000 e L. 1300 per spese. Consegna lavori 100 giorni.

Prefettura di Salerno (31 maggio, ore 10, unico def.). — Appalto della sistemazione del vallone Monaco, di m. 1047.72. Importo L. 64,500, di cui L. 44,500 per base d'asta. Cauz. provv. L. 3400.

Municipio di Popoli — Aquila — (31 maggio, ore 10). — Appalto dei lavori di fognatura cittadina e di pavimentazione stradale. Importo L. 136,916.18. Cauzione provv. L. 5000 e L. 3000 per spese. Consegna lavori 18 mesi. Documenti 27 maggio.

Municipio di Cuneo (31 maggio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di fognatura della sezione Stura e sistemazione della via Principe di Napoli. Importo L. 56,000, comprese L. 4097.14 per opere impreviste. Cauzione provv. L. 1500 in Tesoreria. Definit. L. 5000. Documenti sino al 24 maggio.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Officina Costruzioni Artiglieria di Napoli (24 maggio, ore 10, unica def.). — Fornitura di litantrace magro per caldaie e per forni a riscaldare e bollire, tonn. 180 a L. 42. Imp. L. 7560. Cauzione L. 756. Consegna 30 giorni.

— (31 maggio, ore 10.30, unica def.). — Fornitura di ferro fino in verghe e scelto in lamiera grossa, punte filo di ferro e d'ottone, viti, piombi, raspe, scalpelli e lime di vario genere e dimensione, prezzi e quantità come da capitolato. Importo L. 2245.50. Cauzione L. 225. Consegna 20 giorni.

Direzione Officina Costruzioni Artiglieria di Torino (26 maggio, unica def.). — Fornitura di carbone agglomerato in formelle (Cardiff), tonn. 200 a L. 43. Importo L. 8600. Cauzione L. 960. Consegna 50 giorni.

— (26 maggio, ore 9.30, unica def.). — Fornitura di litantrace grasso per fucine, tonn. 100, a L. 48. Importo L. 4800. Cauzione L. 480. Consegna 50 giorni.

— (26 maggio, ore 9, unica definit.). — Fornitura di litantrace grasso per caldaie, tonn. 300, a L. 35. Importo L. 10,500. Cauzione L. 1050. Consegna 50 giorni.

— (27 maggio, ore 9, unica def.). — Fornitura di ottone lavorato, kg. 50, ottone profilato a L. 2.40; 150 punte filo di ottone mezzane a L. 2.60; 800 di ottone in bandelle a L. 2.10. Importo L. 2190. Cauzione L. 219. Consegna 50 giorni.

— (30 maggio, ore 9, unica def.). — Fornitura di kg. 48,000 di ferro fino in verghe, a L. 0.40; kg. 2028 ordinario in grossa lamiera, a L. 0.30; kg. 1404 in lamiera mezzana, a L. 0.35; kg. 6630 scelto in lamiera grossa, a L. 0.40; kg. 6864 in lamiera mezzana, a L. 0.45; kg. 1989 in lamiera sottile, a L. 0.50. Imp. L. 27,035.10. Cauzione L. 2704 in Tesoreria. Ultimazione 70 giorni.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		Maggio 10	Maggio 17
Azioni Ferrovie Biella	L.	540	540
» » Mediterranee	»	454	457
» » Meridionali	»	654.25	657
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	L.	398	398
» » » (2ª »)	»	380	380
» » Secondarie Sarde	»	225	225
» » Sicule	»	666	600
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e			
» » Sicule *A. B. C. D.*	»	340.50	341
» » Cuneo 3 0[0	»	363	363
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1[2 %	»	99.40	99.40
» » Mediterranee 4 0[0	»	502.50	501 50
» » Meridionali	»	334	334
» » Palermo-Marsala-Trapani	»	320.50	320.50
» » » 2ª emiss.	»	317.75	318
» » Sarde, serie *A*	»	333	333
» » » serie *B*	»	333	333
» » » 1879	»	333	333
» » Savona	»	362	362
» » Secondarie Sarde	»	508	505.50
» » Sicule 4 0[0 oro	»	519	519
» » Tirreno	»	512	512
» » Vittorio Emanuele	»	364	363.50

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1901-1902. — *Dal 21 al 30 Aprile 1902. — 30ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	**4760**	**4726**	+ **34**	**1028**	**1033**	— **5**
Media.	**4760**	**4730**	+ **30**	**1016**	**1030**	— **14**
Viaggiatori	1,798,380.72	1,716,786.25	+ 81,594.47	64,167.86	58,743.80	+ 5,424.06
Bagagli e cani. . . .	111,593.64	106,986.90	+ 4,606.74	1,241.18	1,183.81	+ 57.37
Merci a G.V. e P.V. acc.	360,251.89	357,113.60	+ 3,138.29	11,884.44	11,464.52	+ 419.92
Merci a P. V. . . .	2,186,859.27	2,086,640.34	+ 100,218.93	86,386.50	78,556.54	+ 7,829.96
TOTALE .	4,457,085.52	4,267,527.09	+ 189,558.43	163,679.98	149,948.67	+ 13,731.31
	Prodotti *dal 1° Luglio 1901 al 30 Aprile 1902.*					
Viaggiatori	46,609,630.62	47,168,240.51	— 558,609.89	1,943,364.46	1,995,562.14	— 52,197.68
Bagagli e cani. . . .	2,369,342.62	2,431,312.42	— 61,969.80	49,043.20	51,877.19	— 2,833.99
Merci a G.V. e P. V. acc.	11,971,561.01	11,404,733.68	+ 566,827.33	410,132.47	388,160.30	+ 21,972.17
Merci a P. V. . . .	61,578,197.18	58,554,203.57	+ 3,023,993.61	2,333,622.74	2,203,107.90	+ 130,514.84
TOTALE .	122,528,731.43	119,558,490.18	+ 2,970,241.25	4,736,162.87	4,638,707.53	+ 97,455.34
	Prodotto per chilometro.					
della decade	936.36	902.99	+ 33.37	159.22	145.16	+ 14.06
riassuntivo	25,741.33	25,276.64	+ 464.69	4,661.58	4,503.60	+ 157.98

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

30ª Decade — Dal 21 al 30 Aprile 1902

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1902	100,293.00	2,592.00	18,174.00	157,054.00	1,010.00	279,123.00	618.00	452.00
1901	103,104.00	2,578.00	17,820.00	139,613.00	527.00	263,642.00	618.00	427.00
Differenze nel 1902	— 2.811.00	+ 14.00	+ 354.00	+ 17,441.00	+ 483.00	+ 15.481.00	»	+ 25.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1901 AL 30 APRILE 1902.				
1901-902	2,992,101.00	77,698.00	672,646.00	4,277,802.00	41,868.00	8,062,115.00	618.00	13,045.00
1900-901	2,928,512.00	73,591.00	676,241.00	4,253,683.00	47,011.00	7,979,038.00	618.00	12,.91100
Differenze nel 1901-902	+ 63.589.00	+ 4,107.00	— 3,595.00	+ 24,119.00	— 5,143.00	+ 83,077.00	»	+ 134.00
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1902	39,224.00	588.00	10,595.00	24,456.00	537.00	75,450.00	482.00	157.00
1901	37,222.00	778.00	6,734.00	21,213.00	126.00	66,073.00	482.00	137.00
Differenze nel 1902	+ 2,002.00	— 190.00	+ 3,861.00	+ 3,243.00	+ 461.00	+ 9,377.00	»	+ 20.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1901 AL 30 APRILE 1902.				
1901-902	1,100,758.00	24,216.00	321,218.00	744,753.00	9,080.00	2,200.025.00	482.00	4,564.00
1900-901	1,043,431.00	21,904.00	300,864.00	781,973.00	8,746.00	2,156,918.00	482.00	4,475.00
Differenze nel 1901-902	+ 57,327.00	+ 2,312.00	+ 20,354.00	— 37,220.00	+ 334.00	+ 43,107.00	»	+ 89.00
				STRETTO DI MESSINA				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1902	5,090.00	209.00	796.00	2,331.00	»	8,426.00	23.00	366.00
1901	5,045.00	153.00	358.00	1,663.00	»	7,219.00	23.00	314.00
Differenze nel 1902	+ 45.00	+ 56.00	+ 438.00	+ 668.00	»	+ 1,207.00	»	+ 52.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1901 AL 30 APRILE 1902.				
1901-902	122,518.00	5,740.00	29,615.00	61,955.00	61.00	219,889.00	23.00	9,560.00
1900-901	107,694.00	3,958.00	22,513.00	54,960.00	61.00	189,186.00	23.00	8,225.00
Differenze nel 1901-902	+ 14,824.00	+ 1,782.00	+ 7,102.00	+ 6,995.00	»	+ 30,703.00	»	+ 1,335.00

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (2) 1a classe	Londra (2) 2a classe	Parigi (3) 1a classe	Parigi (3) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Londra (4) validità	Parigi (5) 1a classe	Parigi (5) 2a classe	Parigi (5) validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne) .	162 05	111 80	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 85	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	188 25	126 15	111 40	76 65	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	-			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	--			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	--			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	-			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE							Treno lusso PENINSULAR-EXPRESS part. da Londra il venerdì
					(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	—	9 — a.	10 — a.	—	—	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	—	—		—	11 — a.	—		—
Douvres. . . . . —	—	11 06 a.		—	1 — p.	11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	—	12 31 p.		—	2 20 p.	12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	(F)	12 35 p.		—	2 24 p.	12 24 a.		12 24 a.
	W. R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 20 p.		—	3 — p.	1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 26 p.		—	3 06 p.	1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.		1 58 p.		—		2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.		1 59 p.		—		2 31 a.		
Folkestone . . . Par.			11 50 a.	—				
Boulogne (Buffet) Maritime o. E. oc. Arr.			1 30 p.	—				
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.			1 34 p.	—				
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.			2 20 p.	—				
Boulogne (Buffet) Central Arr.			2 25 p.	—				
Boulogne (Buffet) Central Par.			2 35 p.	—				
Amiens (Buffet) . Arr.		3 44 p.	4 10 p.	—	5 16 p.	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) . Par.		3 49 p.	4 15 p.	—	5 21 p.	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.	5 45 p.	5 50 p.	—	7 — p.	5 50 a.		Per la grande cintura
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	5 52 p.	—	7 42 p.	—	7 42 p.	7 03 a.		
Paris-PLM (Buff.) Arr.	6 32 p.	—	8 32 p.	—	8 32 p.	7 43 a.		
	1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)	1a 2a cl.	1a 2a cl.	Lusso (X)	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	10 20 p.	10 30 p.	1 35 p.	9 30 a.	2 — p.	
Dijon . . . . Arr.	12 20 p.	1 33 a.	2 40 a.	8 45 a.	5 38 p.	2 24 p.	7 15 p.	9 35 a.
Evian . . . . —	2 16 p.	10 45 a.	—	2 16 p.	—	—	—	—
Genève . . . . —	10 43 a.	6 57 a.	—	11 14 a.	—	10 45 p.	—	—
Le Fayet-St-Gervais (Chamonix). . . . —	3 31 p.	12 20 p.	—	8 — p.	—	—	—	1 — p.
Aix-les-Bains . . . . —	8 58 a.	6 02 a.	6 46 a.	1 54 p.	9 39 p.	8 51 p.	12 21 a.	1 42 p.
Chambéry. . . . . . —	9 32 a.	6 37 a.	7 10 a.	2 31 p.	9 59 p.	9 26 p.	12 45 a.	2 03 p.
Modane . . . . —	1 46 p.	—	9 57 a.	7 42 p.	12 29 a.	—	3 31 a.	4 55 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	18 55	—	14 22	4 55	—	—	8 20 a.	21 16
Torino. . . . . . . Par.	20 —	—	14 50	6 45	—	—	8 45	Sleeping-cars con Dining-car
Nòvara . . . . . . Arr.	21 56	—	16 47	9 14	—	—	10 55	
Milano . . . . . . Arr.	23 05	—	17 45	10 15	—	—	12 6	
Venezia . . . . . . Arr.	—	—	23 30	—	—	—	18 45	
Torino. . . . . . . Par.	20 05	—	15 —	5 25	—	—	8 40	
Genova . . . . . . Arr.	23 20	—	18 25	8 45	—	—	12 —	
San-Remo. . . —	5 45	—	23 33	—	—	—	16 44	
Pisa. . . . . —	3 20	—	23 25	12 35	—	—	17 —	
Firenze . . . . —	7 15	—	1 20	17 28	—	—	19 15	
Livorno. . . . —	5 36	—	0 7	15 5	—	—	18 —	
Roma . . . . —	10 10	—	7 —	19 15	—	—	23 48	
Napoli . . . . —	18 35	—	13 36	0 35	—	—	7 —	
Brindisi . . . . —	—	—	8 16	—	—	—	18 7	
Torino. . . . . . . Par.	20 05	—	—	—	—	—	8 40	21 30
Alessandria . . . . Arr.	21 32	—	—	—	—	—	10 13	22 59
Bologna . . . . —	2 31	—	—	—	—	—	14 50	3 01
Ancona . . . . —	7 13	—	—	—	—	—	23 —	6 40
Brindisi. . . . —	21 48	—	—	—	—	—	10 59	17 20
Firenze . . . . —	6 34	—	—	—	—	—	18 3	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	13 10	—	—	—	—	—	23 25	
Napoli. . . . . . . Arr.	18 35	—	—	—	—	—	7 —	

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . Par.	8 50	—	—	15 5	Lusso	—	—
Roma . . . . —	14 30	—	—	23 10	(X)	—	—
Firenze . . . . —	21 10	—	—	6 10	—	—	—
Brindisi . . . . —	7 —	—	—	17 33	—	—	—
Ancona . . . . —	20 25	—	—	5 35	—	—	—
Bologna . . . . —	1 35	—	—	10 30	—	10 30	—
Alessandria . . . . . —	7 15	—	14 20	17 10	—	21 55	—
Torino. . . . . . . Arr.	9 2	—	16 05	19 10	—	23 35	—
Brindisi. . . . . . Par.	—	—	18 35	—	—	9 42	—
Napoli. . . . . —	8 50	—	15 50	—	—	23 15	—
Roma . . . . —	14 50	—	21 —	—	14 20	8 15	—
Livorno . . . . —	21 6	—	2 —	8 30	19 25	13 15	—
Firenze . . . . —	19 35	—	21 5	7 15	17 30	12 10	—
Pisa. . . . . —	22 15	—	3 5	9 8	20 45	15 —	—
San Remo . . . —	18 32	—	1 45	8 9	—	14 15	—
Genova . . . . —	8 5	—	7 5	14 55	0 35	20 —	—
Torino. . . . . . . Arr.	7 —	—	10 25	19 10	4 50	23 35	—
Venezia . . . . . . Par.	—	—	—	8 45	—	14 —	—
Milano . . . . . . Par.	—	—	7 5	16 —	—	20 15	—
Novara . . . . —	—	—	8 7	17 1	—	21 15	—
Torino. . . . . . . Arr.	—	—	10 20	19 5	—	23 10	—
	(D)						
Torino. . . . . . . Par.	7 45	—	13 30	19 30	4 26	—	24 —
Modane (ora franc.). —	11 35 a.	—	5 20 p.	10 10 p.	7 24 a.	—	3 20 a.
Chambéry . . . . . . —	3 — p.	—	8 38 p.	12 22 a.	9 35 a.	6 47 a.	5 57 a.
Aix-les-Bains . . . . —	3 44 p.	—	9 12 p.	12 04 a.	9 55 a.	7 22 a.	6 18 a.
Le Fayet-St-Gervais —	11 15 a.	—	4 15 p.	2 — p.	—	—	—
Evian . . . . . —	12 38 p.	—	5 32 p.	—	—	4 40 a.	—
Genève . . . . . —	1 52 p.	—	8 02 p.	9 10 p.	—	5 52 a.	3 38 a.
	1a cl.						
Dijon . . . . —	12 4 a.	—	1 59 a.	5 9 a.	2 19 p.	1 23 p.	11 33 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	6 9 a.	—	6 38 a.	9 23 a.	6 41 p.	6 31 p.	5 15 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 12 a.		—	10 3 a.	—	6 47 p.	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	8 03 a.		—	10 52 a.	—	7 42 p.	
	1a 2a cl.	(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl.	Déjeun. 1a 2a cl. W.R(A)		Pranzo 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	8 40 a.	9 35 a.	10 30 a.	11 20 a.	—	9 — p.	
Amiens (Buffet) . Arr.	10 28 a.		12 mer.	12 52 p.	—	10 46 p.	
Amiens (Buffet) . Par.	10 33 a.		12 20 p.	12 57 p.	—	10 51 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	12 18 p.		1 50 p.		—		
Boulogne (Buffet) Central Par.	12 23 p.		1 53 p.		—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.			1 58 p.		—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.			2 12 p.		—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora E. oc. Par.			2 08 p.		—		
Folkestone . . . Par.			4 10 p.		—		
Boulogne-Tintelleries Arr.	12 07 p.				—	12 31 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.	12 09 p.				—	12 33 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.	12 45 p.			2 55 p.	—	1 12 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.	12 57 p.	1 15 p.		3 01 p.	—	1 21 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.	1 30 p.			3 19 p.	—	1.39 a.	
Calais Maritime ora Eur. occ. Par.	1 26 p.			3 15 p.	—	1 35 a.	
Douvres. . . . . —	3 05 p.			5 15 p.	—	3 40 a.	
Londres Victoria . Arr.	—			7 — p.	—	—	
Londres Ch.-Cross. Arr.	4 55 p.		5 50 p.	—	—	5 40 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3 classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant riservato ai viaggiatori di 1a classe. Non sono ammessi i viaggiatori di 2a classe se non pagano il supplemento dalla 2a alla 1a classe. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 10.30 ant. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Calais col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 11.20 ant. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.30 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino. — (X) Dal 20 novembre al 9 gennaio i treni di lusso Parigi-Roma avranno luogo tre volte per settimana, cioè: il lunedì, mercoledì e venerdì in partenza da Parigi; martedì, giovedì e sabato in partenza da Modane. Dal 10 gennaio fino al 15 maggio tutti i giorni. Questo treno è composto di *wagons-lits* e di *restaurant.*

TORINO, 1902 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 33.

ANNO XXXV. Sabato, 24 Maggio 1902 NUM. 21.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

L'AUTONOMIA DEL PORTO DI GENOVA

La *Nuova Antologia* ha pubblicato nell'ultimo numero il seguente interessante articolo, del deputato genovese marchese Imperiale, sulla questione del porto di Genova, che riproduciamo:

Chi non conosce Genova. ha notato con qualche sorpresa l'agitazione sôrta in quella città contro un progetto di legge, invocato da lungo tempo, con manifestazioni concordi della cittadinanza, come l'unica soluzione possibile alla questione portuaria che da tanti anni si trascina fra gli studi delle Commissioni, le Relazioni degli Enti locali ed i progetti di iniziativa parlamentare o presentati dal Governo.

Ma la spiegazione del fenomeno non riesce molto difficile ad un Genovese.

Il disegno di legge, si dice, era conosciuto da lungo tempo e nessuno aveva protestato.

È vero. Ma chi l'aveva letto? Il buon Genovese, da uomo pratico, non ama occuparsi di progetti a lunga scadenza, che egli giudica volentieri utopie. E tale sembrava finora alla maggioranza la proposta autonomia del porto, della quale si aveva di quando in quando notizia da una Relazione presentata dal Municipio o dalla Camera di Commercio di Genova, da un'interpellanza alla Camera o da qualche vaga promessa di questo o quel Ministro.

L'annunzio della presentazione del disegno di legge e della prossima discussione, ha quindi sorpreso tutti a Genova, eccitando la naturale e pur troppo non ingiustificata diffidenza che ogni Genovese nutre nell'animo contro ogni proposta governativa. Il giudizio sul progetto era quindi già pronunziato *a priori* in senso sfavorevole, pel solo fatto che emanava dal Governo.

Le asserzioni inesatte ed appassionate di chi poteva avere interesse a mettere in evidenza i difetti del disegno di legge, tacendone i vantaggi, hanno trovato quindi una facile eco negli animi dei miei concittadini, ed il progetto fu giudicato senz'altro pessimo.

Ma adesso, dopo le osservazioni assennate di persone veramente competenti, dopo i giudizi equanimi pronunziati dalla maggior parte della stampa cittadina, l'agitazione dei primi giorni va calmandosi e al coro di invettive e di proteste sottentra la discussione calma e serena, che proviene da un esame più attento, da un giudizio più obbiettivo. E molti si domandano già se non valga meglio, in tema di così vitale importanza, riunire tutti gli sforzi comuni per modificare e migliorare la legge anzichè respingerla, perdendo così l'occasione propizia, e che non tornerà forse più, per ottenere una sistemazione razionale e definitiva del porto e di tutti i suoi servizi amministrativi.

Posta così la questione, non sarà difficile di intendersi, perchè il buon senso tradizionale dei Genovesi imporrà silenzio a tutte le agitazioni suscitate da interessi più o meno particolari, di fronte alla necessità, oramai riconosciuta, di un rimedio pronto e radicale alle condizioni gravissime che la mancanza dei comodi più elementari e lo stato di semianarchia in cui si trova il porto, in balìa oramai di tutti gli sfruttatori e di tutti gli agitatori politici, hanno creato al commercio.

La brevità del tempo non mi consente di esaminare in ogni sua parte l'ampio tema. Ma in questi momenti vale meglio esporre un'impressione sincera, che preparare uno studio meditato. Si è per ciò che ho accettato di manifestare in breve il mio pensiero sulla grave questione che si agita ora in Genova, aderendo al cortese e premuroso invito che mi ha rivolto il collega che dirige la succitata Rivista.

Nessuno ignora che il porto di Genova è sopratutto una grande stazione marittima, dove, sopra un movimento di 5,300,000 tonn. verificato nel 1900, il commercio di transito rappresenta il 70 per cento dell'intero traffico. Condizione specialissima che richiederebbe una larghezza ed una prontezza eccezionale di mezzi di approdo, di sbarco, di imbarco e di trasporti. Tutto ciò manca invece a Genova, dove lo sviluppo delle calate era già riconosciuto insufficiente nel 1893; dove i mezzi di imbarco e di sbarco sono scarsi e in gran parte antiquati; dove gli impianti ferroviari hanno una potenzialità inferiore almeno di un terzo alle necessità giornaliere; dove finalmente la moltiplicità di Amministrazioni governative e locali complica il servizio, ritarda l'esecuzione di qualunque opera coi frequenti conflitti di attribuzione.

In altri paesi la soluzione del problema, che non è poi

la quadratura del circolo, sarebbe stata proposta e messa in pratica in pochi mesi. Ma l'Italia non è il paese della fretta.

Ci sono voluti 10 anni di studi, di Relazioni, di inutili proteste, da una parte, e di vane promesse dall'altra, perchè il Governo riconoscesse che il solo rimedio possibile, nelle presenti condizioni del bilancio, era quello di costituire un'Amministrazione autonoma che potesse provvedere, con mezzi ricavati in gran parte dallo stesso porto, alla manutenzione di questo, all'esecuzione di nuove opere riconosciute necessarie e di somma urgenza, ed a tutti i servizi marittimi e portuali, esclusi quelli che riflettono vere e proprie funzioni dello Stato.

Questo savio concetto della specializzazione di certe spese e di certi servizi che di questi e di quelle attribuisce, con giusto criterio, responsabilità ed oneri agli interessati, e che, esteso a molti altri casi, potrebbe e dovrebbe, a mio giudizio, far nascere la necessità di una larga riforma dei nostri ordinamenti amministrativi, non è nuovo, del resto, in Italia, e in particolar modo in Liguria, dove fino alla metà del secolo XIX quasi tutti i porti avevano Amministrazioni autonome e redditi speciali. E a questo principio sono informati, in diversa misura, tutti i progetti di legge per la sistemazione del porto di Genova proposti al Governo e presentati alla Camera dal 1893 a tutt'oggi.

Fra tutti, il più accetto senza dubbio alla cittadinanza genovese era riuscito il disegno di legge da me svolto alla Camera nel gennaio del 1899, nel quale era fatta larga parte alle rappresentanze locali e si attribuiva all'Ente autonomo incaricato della gestione del porto tutto il provento delle tasse di ancoraggio, sole tasse portuarie che oggi esistono in Italia. E naturalmente le critiche più o meno vivaci, più o meno fondate che si rivolgono al progetto presentato alla Camera il 21 aprile di quest'anno, si valgono del confronto di quelle mie proposte colle disposizioni di questo disegno di legge, che, seguendo le traccie di un altro progetto presentato da una Commissione presieduta dal senatore Boccardo, sostituisce all'Ente autonomo un Consorzio obbligatorio fra gli interessati, accorda allo Stato una maggiore prevalenza nella rappresentanza e nell'Amministrazione del Consorzio, e, riservando all'erario tutto il provento delle attuali tasse portuarie, accorda, per tutto compenso, al Consorzio la facoltà d'imporre nuove tasse sulle merci e sui passeggieri.

Ma si osserva da coloro i quali difendono il progetto governativo, che se le proposte mie erano più larghe e quindi più gradite ai Genovesi, quelle del Governo sono più pratiche, rispondono meglio alle condizioni finanziarie, amministrative e politiche del momento, agli umori che dominano nella Camera e negli altri consessi, dai quali dipende, in ultima analisi, l'approvazione e l'applicazione della legge. E si aggiunge, a guisa di corollario, che lo Stato non consentirà mai a spogliarsi di qualche sua facoltà in favore di un'Amministrazione locale, senza avere assicurato la propria prevalenza morale e numerica in quest'Amministrazione.

Malgrado queste affermazioni così recise, io credo che la questione insorta sul maggiore o minor numero di rappresentanti locali non sia insolubile, in quanto è disputa più di forma che di sostanza; e sono convinto che la Commissione parlamentare potrà risolverla, accontentando i desideri dei Genovesi, senza pregiudicare in alcun modo gli interessi dello Stato.

Ricordo intanto che a questo proposito si osservava da taluno che l'autonomia non consiste nel maggiore o minor numero di rappresentanti locali, ma nelle facoltà a questi accordate. E queste facoltà, convien dirlo subito, sono tali nel progetto di legge, che, malgrado le affermazioni in contrairo, assicurano una certa libertà d'azione, una certa autonomia al Consorzio.

Senza enumerarle tutte, basterà ricordare la facoltà di togliere, con provvedimento immediatamente esecutivo, la tassa sulle merci in transito per l'estero; i termini perentori imposti al Consiglio dei Lavori Pubblici ed all'Autorità tutoria per l'approvazione delle deliberazioni prese dal Consorzio, trascorsi i quali queste divengono esecutive; l'emancipazione dei controlli preventivi degli alti Corpi dello Stato; la facoltà di eseguire lavori sino alla concorrenza di 100,000 lire senza le approvazioni preventive dell'Autorità centrale.

Più grave è la critica che si rivolge alla parte finanziaria del disegno di legge, e, trascurando le esagerazioni che in questi giorni si sono dette e stampate in proposito, riferirò quell'osservazione che più d'ogni altra, a mio giudizio, ha fondamento di verità e di giustizia.

Il Consorzio, costituito con mezzi sufficienti per provvedere alle spese ordinarie e ai lavori in corso, dovrà eseguire le nuove opere senza che lo Stato contribuisca nelle spese. Osservano molti che ciò non è giusto e neppure decoroso per lo Stato, che vuole, in fin dei conti, rimanere solo proprietario e solo amministratore del porto: che profitterà in più larga misura di ogni altro interessato dell'accrescimento del traffico, conseguenza logica dei miglioramenti introdotti in un patrimonio del quale intende di rivendicare il possesso dopo 57 anni; e che non può quindi pretendere che a creare questi vantaggi concorrano esclusivamente le provincie, i Comuni ed i commercianti. Questa pretesa sarebbe soltanto ammessibile quando lo Stato rinunciasse effettivamente e completamente a qualunque ingerenza nel porto, cedendone l'amministrazione a qualche Ente locale.

L'osservazione è assennata, ed io credo che lo Stato non vorrà ostinarsi nel rifiuto assoluto di qualunque concorso. Sono anzi persuaso che il Governo troverà, d'accordo colla Commissione parlamentare, il modo di conciliare le esigenze del bilancio colle esigenze del commercio, coi desideri manifestati dai Genovesi.

L'accordo su questi punti, che hanno sollevato le obbiezioni veramente serie di coloro i quali spassionatamente hanno esaminato il progetto di legge che ha sollevato una così fiera tempesta di critiche, di discussioni e di ordini del giorno, dovrebbe essere concluso prontamente.

Il porto di Genova corre gravissimi pericoli per colpa della troppo lamentata insufficienza dei comodi necesari e per la mancanza di una direzione unica ed energica che ne regoli i servizi e vi disciplini il lavoro; ed *ogni più piccolo indugio* nello scongiurarli — così dice la Relazione ministeriale — *sarebbe causa di danni irreparabili.* Le agitazioni di questi ultimi giorni hanno confermato ancora una volta la necessità imperiosa di una sistemazione definitiva del porto e, nello stesso tempo, di provvedimenti che sottraggano, come ho invocato tante volte alla Camera, il maggiore centro dell'attività commerciale e industriale del paese alle influenze rovinose degli interessi particolari della politica.

Ci pensi il Governo, che ha verso il porto di Genova doveri gravissimi in relazione coi vantaggi che ne ricava; ci pensino gli operai, ai quali, con esempio nuovo nella nostra legislazione, si vuole accordare il diritto di trattare serenamente, da pari a pari coi funzionari dello Stato e cogli « odiati capitalisti », gli interessi proprii e quello del commercio. Ci pensino sopratutto i commercianti, gli industriali genovesi e di quelle regioni che hanno in Genova, loro porto naturale, interessi almeno eguali a quelli dei miei concittadini, e vedano se la facoltà, da tanto tempo invocata, di sorvegliare e di regolare direttamente quelle opere e quei servizi dai quali dipendono la fortuna e l'avvenire del commercio, non sia tale inestimabile vantaggio da meritare il sacrificio di qualche puntiglio, di qualche differenza di programma ed, oso dire, di qualche denaro. Gli studi accurati e coscienziosi delle Commissioni Gadda e Boccardo, nominata quest'ultima dall'on. Lacava, al quale va reso grandissimo merito di questa deliberazione, le insistenze di qualche sincero amico di Genova, l'illuminato patriottismo e la ferma volontà dell'on. Giusso hanno avvicinato ad una soluzione pratica un problema che pareva insolubile.

La concordia di tutti coloro che da questa soluzione debbono ritrarre i maggiori e più immediati vantaggi, deve compiere l'opera.

CESARE IMPERIALE.

L'ESERCIZIO DELLE TRE GRANDI RETI
DAL 1885 AL 1900

(*Continuazione, vedi N. 20*).

Riforma oraria. — Quando per la misura del tempo di un paese, serviva di base il meridiano del luogo, fra gli orologi delle diverse località esisteva una sconcordanza tanto più forte, quanto maggiore era la loro distanza longitudinale.

Nei tempi passati tal fatto non era certo un grande inconveniente, e per la maggior parte del pubblico rimaneva inosservato; ma quando le ferrovie, offrendo un mezzo di trasporto facile, economico e rapido, incominciarono a sviluppare i rapporti fra gli abitanti delle diverse località, si fece palese la differenza esistente fra le ore dei diversi meridiani.

Per il pubblico l'unificazione dei vari tempi, rispondeva ad un desiderio di maggiore comodità, ma per le ferrovie era invece questione di regolarità e sicurezza dell'esercizio.

Dovendosi infatti nella compilazione e nell'osservanza degli orari indicare con tutta esattezza le ore ed i minuti di partenza, di arrivo, di incrociamento, di precedenza e di distanza fra i vari treni, non sarebbe in pratica assolutamente possibile far uso di un tempo variabile con la longitudine delle stazioni.

E' perciò che dall'ora di Napoli, usata nel 1839 per il tronco Napoli Portici, da quella di Milano scelta nel 1840 per il tronco Milano-Monza, e dalle altre ore locali adottate successivamente per i diversi tronchi isolati, si sono andati unificando i tempi mano mano che le ferrovie venivano ad estendersi ed a formare delle piccole Reti, tanto che nel 1866 non si avevano ormai più che sei tempi diversi, e cioè quelli dei meridiani di Torino, Verona, Firenze, Roma, Napoli e Palermo, corrispondenti ai sei raggruppamenti di linee che in allora si erano andati formando intorno a questi centri. Sei tempi erano però ancora troppi, ed a misura che il traffico si andava sviluppando, l'inconveniente dell'averne tanti si manifestava sempre più, lasciando intravedere a quali gravi pericoli esso ci esponeva.

Per rimediare a quello stato di cose, fu emanato il Regio Decreto 22 settembre 1866, n. 3224, col quale si stabiliva che « il servizio dei convogli sulle ferrovie e quello dei telegrafi, delle poste, delle messaggerie e dei piroscafi postali nelle Provincie continentali dovesse essere regolato sul tempo medio di Roma, a datare dal giorno in cui doveva essere attivato l'orario delle strade ferrate per la stagione invernale 1866 67 ».

Si stabiliva altresì che nelle isole di Sicilia e di Sardegna i servizi predetti dovessero essere regolati rispettivamente sui meridiani di Palermo e di Cagliari.

Il 12 dicembre 1866 fu tradotta quindi in atto la importante riforma per i servizi del continente.

Contemporaneamente anche per gli orologi pubblici della città di Milano fu adottato, spontaneamente, da quel Municipio il nuovo tempo, e poi fecero seguito, per libera iniziativa, le altre città del Regno. Torino e Bologna lo adottarono alla distanza di pochi giorni, il 1° gennaio 1867. In Sardegna le ferrovie adottarono da sole fin da principio il tempo medio di Roma, ma a Sassari con la prima locomotiva la riforma dell'ora entrò per altro anche in città.

Nel Veneto fu applicata l'anno 1880, e la città di Cagliari nel 1886. Genova fu la sola nel continente che mantenne il suo tempo locale fino al giorno in cui seguì l'unificazione, della quale si parlerà ora.

Allorquando entrarono in vigore le Convenzioni ferroviarie, in forza dell'articolo 4 del Regolamento tariffe e condizioni per i trasporti delle Reti Mediterranea ed Adriatica, gli orari dei loro treni dovevano continuare ad essere regolati sul tempo medio di Roma e gli orari della Rete Sicula, a termini del corrispondente articolo 4 dello stesso Regolamento, dovevano essere regolati sul tempo medio di Palermo, il quale anticipa di 3'.24" su quello di Roma. Le città di Caltanissetta e Girgenti per altro continuarono a regolarsi sul tempo di Roma, mentre Messina adottava quello locale.

Intanto i cresciuti rapporti internazionali incominciarono a far sentire fortemente il bisogno dell'unificazione anche fra i vari Stati, e da più anni erano sorte proposte intese a semplificare la misurazione del tempo, raggruppandoli in guisa da aver per il maggior numero possibile di paesi un tempo unico. Se non che il problema presentava difficoltà molto serie:

1. Difficoltà di scelta del meridiano iniziale, perchè pochi Stati erano disposti ad abbandonare quello della rispettiva capitale;

2. Impossibilità di adottare per tutti il medesimo tempo, perchè anche volendo limitare la riforma alla sola Europa, ne sarebbe derivata fra i paesi dell'estremo Oriente e quelli dell'estremo Occidente una differenza di almeno 2 ore e 30 minuti, pur volendo adottare il tempo del meridiano di mezzo.

Si è quindi pensato di adottare, per i diversi gruppi di Stati limitrofi, tempi che differissero da quello dei vicini di un'ora esatta in più od in meno secondo la loro posizione all'Est od all'Ovest, con che i calcoli per il passaggio da un tempo ad un altro si sarebbero resi molto facili e spediti.

A tale scopo tutto il globo fu diviso idealmente in 24 fusi, cioè con meridiani distanti 15 gradi l'uno dall'altro e si convenne di prendere per meridiano iniziale quello di Greenwich. A ciascun Stato poi spettò il tempo del fuso o dei fusi nei quali per la massima parte il suo territorio veniva a trovarsi.

Le zone che in teoria avevano la forma di fusi sferici, in pratica, dovendo adattarsi alle configurazioni geografiche, alle divisioni politiche e talvolta anche ad interessi industriali e commerciali, assunsero forme irregolari. Il nome di fusi orari dato al sistema non è quindi più ben rispondente alla realtà delle cose, ma rammenta, meglio che la forma geometrica delle suddivisioni, il concetto scientifico da cui nacque l'idea.

Sembra che tale idea sia nata la prima volta all'italiano Filopanti, il quale la spiegò anche nel suo libro *Miranda* pubblicato nel 1859 in lingua inglese. Egli prendeva per meridiano iniziale quello che passa per il Campidoglio.

Alcuni per altro attribuiscono il merito di questa invenzione all'ingegnere capo delle ferrovie del Canadà signor Sandford Fleming, che prese per base il meridiano di Behring; ed altri invece ai signori americani Cleveland Abbe e Benjamin Siere, che studiarono nel 1875 il modo di unificare le numerose ore ferroviarie degli Stati Uniti, ai quali essi fecero adottare il sistema dei fusi fino dal 1883, prendendo per meridiano iniziale quello di Greenvich.

Altrettanto fecero nello stesso anno le ferrovie del Canadà.

Questa riforma, in seguito al forte appoggio che ebbe al *Reichstag* tedesco, specialmente per considerazioni strategiche, da parte del maresciallo di Moltke, fu caldamente patrocinata anche in occasione di una Conferenza oraria internazionale che ebbe luogo a Berlino nel gennaio 1891, nella quale il delegato del Governo italiano ebbe istruzioni di far conoscere che l'Italia, pure abbandonando a malincuore il tempo medio di Roma, non intendeva isolarsi, ed era disposta in massima ad accettare la riforma.

È da notare che in Inghillerra ed in Iscozia il tempo di Greenwich ere già stato adottato fino dal 1848 (1).

La Svezia e la Norvegia, stante i molti loro rapporti coll'Inghilterra, avevano sentito il bisogno di regolare esse pure fino dal 1879, il loro tempo su quello del primo fuso all'Est di Greenwich, che anticipando di un'ora precisa su quello inglese non richiede alcun calcolo di ragguaglio per i minuti e semplifica all'unità quello delle ore.

Degli 11 Stati compresi nel secondo fuso all'est di Greenwich, fra i quali trovasi l'Italia, otto avevano già

(1) Per l'Irlanda era in uso allora il tempo di Dublino.

accettato nel 1893 il tempo del fuso stesso, che era stato denominato « tempo medio dell'Europa centrale » avuto riguardo alla posizione geografica del suo fuso.

Considerando che l'Italia avrebbe unificato il tempo ai transiti di Ala, Pontebba e Cormons, perchè l'Austria aveva ormai accettata la riforma, che la Svizzera ne avrebbe seguito l'esempio, come infatti lo seguì a breve distanza; che il tempo dell'Europa Centrale anticipava di soli 10 minuti, 4 secondi e 45 centesimi di secondo, sul tempo medio del R. Osservatorio del Collegio Romano, e di soli 6 minuti, 40 secondi e 45 centesimi di secondo, su quello di Palermo, e quindi che per le abitudini degli italiani il cambiamento sarebbe stato insensibile; fu definitivamente deliberata la riforma, e con Reale Decreto del 10 agosto 1893 fu stabilito che dall'istante in cui, secondo il nuovo tempo dell'Europa Centrale, sarebbe incominciato il 1° novembre 1893 il servizio delle Strade Ferrate, in tutto il Regno, fosse regolato secondo il *tempo solare medio del meridiano situato a 15 gradi di longitudine all'Est di Greenwich*, e che tale tempo si denominasse dell'Europa Centrale (1).

La riforma si potè applicare senza il minimo inconveniente e con grande semplicità, avanzando di 10 minuti tutti gli orologi delle stazioni e del personale viaggiante, alle 11.50 pomeridiane del 31 ottobre 1893 nell'Italia Continentale, e regolando la marcia dei treni sul nuovo tempo coll'accrescere di 10 minuti i tempi indicati negli orari. Per la Sicilia e per la Sardegna, non essendovi servizi notturni il materiale avanzamento degli orologi rispettivamente di 10′ e 4′, si è potuto fare al mattino del 1° novembre. Furono perciò ristampati tutti gli orari, ed i treni del continente, che si trovavano in viaggio alle 11.50 pomeridiane del 31 ottobre, vennero considerati in ritardo di 10 minuti e si diede istruzione al personale di guadagnarli possibilmente, in modo da giungere a destino secondo il nuovo orario.

Si ottenne così non solo la semplificazione, tanto desiderata, ma si tolse anche l'anormalità di avere nel nostro paese tempi diversi, anzichè un tempo unico.

In questa riforma la Germania precedette l'Italia di 7 mesi, avendola attuata il 1° aprile 1893.

Presentemente il sistema dei fusi orari è in uso presso 16 Stati in Europa ed è così ripartito:

Il tempo dell'Europa Centrale, quello cioè del meridiano di 15° all'Est di Greenwich, è adottato in Austria-Ungheria, Bosnia, Danimarca, Germania, Italia, Lussemburgo, Norvegia, Serbia, Svezia, Svizzera ed in Turchia sulla Rete di Salonicco.

Il tempo dell'Ovest d'Europa, cioè quello del meridiano di Greenwich, che ritarda di un'ora precisa sul nostro, è adottato dal Belgio, dalla Gran Brettagna e dall'Olanda.

Il tempo dell'Est d'Europa, regolato sul meridiano che dista 30° E. da quello di Greenwich, cosicchè anticipa di un'ora sul tempo medio dell'Europa centrale, è usato in Bulgaria, Rumenia ed in Turchia sulla Rete di Costantinopoli.

Gli altri paesi regolano ancora i loro orari sul tempo delle rispettive capitali, e cioè:

La Francia sul tempo di Parigi, che ritarda di 50 minuti sul nostro, ossia di 10 minuti su quello del fuso che le spetterebbe.

La Grecia sul tempo di Atene, che anticipa di 35 minuti sul nostro e ritarda di 25 su quello del fuso che le apparterrebbe.

Il Portogallo sul tempo di Lisbona, che ritarda di ore 1 e 37′ sul nostro tempo e di 37′ su quello del fuso in cui si trova.

La Spagna sul tempo di Madrid, che ritarda di ore 1.15′ sul tempo nostro e di 15′ su quello del suo fuso.

La Russia sul tempo di Pietroburgo (Pulkowa), che anticipa di un'ora ed un minuto sul tempo nostro, ossia di un sol minuto su quello del fuso che spetterebbe alla Russia Europea. La differenza è quindi tanto piccola che, agli effetti pratici, si può dire che anche la Russia adotta i fusi orari.

E' poi da notare che gli orari delle ferrovie francesi indicano ordinariamente le partenze e gli arrivi 5 minuti prima dell'ora in cui realmente avvengono, cosicchè la differenza che in pratica si riscontra fra l'ora francese e quella del fuso che le competerebbe si riduce a soli 5 minuti.

Nello stesso giorno in cui si attuò la riforma oraria fu pure stabilito, anche per secondare le premure del direttore dell'Osservatorio astronomico di Roma, prof. Pietro Tacchini, interprete del desiderio di molti scienziati, di togliere un abuso assai generalizzato, quello di far avanzare di 5 minuti gli orologi esterni delle stazioni in confronto al tempo ufficiale che segnavano quelli interni. Questo avanzamento aveva lo scopo d'indurre il viaggiatore ad affrettarsi, ma in realtà essendo quasi tutti informati dell'anticipazione, questa non serviva che a trarre in inganno il poco pubblico che la ignorava.

L'anticipazione era riprovata da molti scienziati, i quali ebbero più volte a notare inconvenienti nello studio di quei fenomeni naturali, che richiedono il concorso di gente volonterosa, ma non sempre fornita di strumenti atti a dedurre l'ora precisa.

Il nuovo tempo ufficiale delle ferrovie italiane fu contemporaneamente adottato anche per tutti i servizi dipendenti dal Ministero delle poste e dei telegrafi, e, per l'efficace intervento del prelodato direttore del R. Osservatorio astronomico di Roma fu pure accettato il tempo stesso dai principali Municipi del Regno per gli usi civili della vita. Ad essi poi in breve fecero seguito anche i Municipi minori, tanto che, pochi giorni dopo il 1° novembre 1893, il tempo adoperato per gli usi della vita in Italia, era esclusivamente quello medio dell'Europa Centrale.

Un'altra innovazione, di cui da molti anni si discorre, e per la quale vi sono parecchi progetti, taluno anche molto ardito, è quella di un nuovo computo delle ore.

Il sistema che vigeva sulle ferrovie italiane, fino al 1° novembre 1893, è ben noto, per cui non occorre ora parlarne: basta solo ricordare che per distinguere le ore antimeridiane da quelle pomeridiane, oppure le ore comprese fra le 6 della sera e le 5.59′ del mattino, da quelle comprese fra le 6 del mattino e le 5.59′ della sera si faceva uso di segni convenzionali diversi. Tali segni però, sebbene alcuni fossero abbastanza ingegnosi, erano troppi, ed i criteri che si seguivano nell'applicarli non erano neppure costanti; e perciò non di rado nascevano incertezze ed anche una vera confusione, talvolta dannosa, fra le ore antimeridiane e le pomeridiane.

Allo scopo di eliminare siffatti inconvenienti fu deciso di adottare il computo continuato delle ore di seguito da una mezzanotte all'altra, da 0 a 24, di guisachè lo zero rappresenta la mezzanotte del giorno che nasce ed il 24 quella del giorno che muore.

I minuti non venivano a subire nessuna alterazione.

L'idea del resto non era nuova, nè ignoti ne potevano essere i risultati, imperocchè diverse ferrovie già avevano in uso tale numerazione, ed in Italia essa era stata introdotta fin dal 1° ottobre 1859 negli Stati Sardi, per uso telegrafico, in base a Circolare del 9 settembre, n. 5770, divisione 1ª, sezione 2ª dell'Amministrazione centrale delle Ferrovie, Poste e Telegrafi.

Dopo quell'epoca, anche le Amministrazioni ferroviarie italiane seguirono con interesse i vari tentativi fatti per introdurre un nuovo computo delle ore, finchè nell'occasione in cui venne adottato il tempo medio dell'Europa Centrale, il Governo, in seguito a proposta della Società del Mediterraneo, sentite le altre principali Società esercenti, ed avuto il parere favorevole di scienziati insigni, decise di adottare anche la riforma della numerazione continuata delle ore insieme al cambiamento del tempo. Perciò col Reale Decreto già citato del 10 agosto 1893, fu stabi-

(1) Per l'Italia Continentale e per la Sardegna la durata del giorno 31 ottobre 1893 è stata quindi accorciata di 10′, 4″, 45 e per la Sicilia di 6′, 40″, 45.

lito pure che il computo delle ore di ciascun giorno pel servizio ferroviario dovesse essere fatto di seguito da una mezzanotte all'altra, a decorrere dalle 11.50 pomeridiane del 31 ottobre 1893, che incominciarono pertanto ad essere le *zero ore*, ossia l'inizio del primo giorno della riforma.

Anche questo cambiamento si potè praticare senza gravi difficoltà, sebbene da principio avesse incontrato non pochi oppositori. Nella compilazione degli orari, nella riproduzione dei medesimi, nella trasmissione dei telegrammi di servizio e nel linguaggio ferroviario, esso apportò vantaggi sensibili per la brevità e maggior sicurezza delle indicazioni, per il minore spazio che richiedono, per il minore numero di parole, ecc.

Si è poi evitato un inconveniente nel quale prima era facilissimo cadere. Quando, ad esempio, si voleva indicare 15 minuti dopo la mezzanotte, supponiamo, dal 15 al 16 agosto, qualcuno scriveva 15 agosto, ore 12, minuti 15 pom., ed altri 12h 15′ ant., altri ancora 16 agosto 12h 15′ ant. Vi poteva quindi essere errore di 12, ed anche di 24 ore, interpretando male siffatte indicazioni, come era facile e come è accaduto più volte. Invece col sistema delle 24 ore si scrive 16 agosto, ore 0.15′, e nessuna ambiguità vi può essere.

Anche negli usi della vita civile il sistema delle 24 ore fu largamente adottato, e va sempre più estendendosi.

Degli altri Stati Europei, soltanto il Belgio finora ha imitato il nostro esempio, introducendo la riforma il 1° maggio 1897, e tutti se ne chiamano soddisfatti.

Nelle Indie Inglesi si cominciò ad applicare questo sistema fin dal 1865, e poi è andato colà sempre estendendosi, tanto che ora è in uso presso tutte quelle Amministrazioni.

Il Canadà lo adottò nel 1866, ed anche negli Stati Uniti di America si usa da qualche Compagnia.

Nell'occasione del nuovo cómputo delle ore si fecero anche molti studi per la riforma dei quadranti degli orologi. Si adottarono quadranti con tutte le 24 ore di seguito; quadranti a scatto che per la prima metà del giorno lasciavano vedere le ore da 1 a 12, e per la seconda metà le altre da 13 a 24, che andavano a rimpiazzare rispettivamente i posti delle prime; ed infine quadranti con la doppia numerazione $\frac{I}{XIII}, \frac{II}{XIV}, \frac{III}{XV}, \frac{IV}{XVI}$, ecc.

Questi erano i concetti fondamentali dei tre quadranti; quanto alle forme, esse erano svariatissimi.

Il primo sistema venne ben presto abbandonato, perchè le ore trovandosi molto vicine recavano confusione, e poi perchè l'abitudine già contratta da moltissimi di dedurre l'ora per mezzo dell'angolo formato dalle lancette dell'orologio, anzichè leggerla realmente, era causa di confusione e di difficoltà.

Il secondo sistema è assai buono, perchè nulla disturba le abitudini della lettura delle ore, ma non si è molto esteso perchè complica gli orologi, rendendoli più costosi non solo, ma anche meno esatti.

Il terzo sistema era il più semplice, il meno costoso, ed il più pratico, perchè facilmente adattabile agli orologi in uso. Fu perciò adottato su più vasta scala.

La riforma dei quadranti, del resto, non è una vera necessità, essendo assai facile il cómputo nuovo delle ore anche coi vecchi orologi. Si è perciò abbandonata da molti e, principalmente per evitare spese, anche dalle Amministrazioni ferroviarie, l'idea di riformare tutti gli orologi.

(*Continua*).

INCHIESTA SUL MATERIALE MOBILE DELLE FERROVIE

e provvedimenti relativi in Francia

Da un recente rapporto della R. Ambasciata italiana a Parigi si rileva che nel maggio 1901 fu costituita una Commissione che cercasse di determinare come si potevano conciliare gl'interessi delle Compagnie ferroviarie con quelli delle Ditte costruttrici del materiale, sia in riguardo ai prezzi, sia in riguardo alla unificazione dei tipi, ecc.

In un primo rapporto (21 novembre 1901) la Commissione dimostra che i fabbricanti attribuiscono l'altezza del prezzo del materiale in Francia, in confronto degli altri paesi, alle seguenti cause:

1° Costituzione e distribuzione meno favorevole delle miniere di ferro e carbone;

2° Costo maggiore della mano d'opera; regime doganale; leggi operaie;

3° Irregolarità eccessiva nelle ordinazioni annue di materiale;

4° Diversità dei capitolati d'asta ed esigenze eccessive;

5° Diversità, non tanto dei tipi delle locomotive e dei vagoni, quanto di certi loro elementi: la unificazione di questi permetterebbe la messa in opera di un macchinario perfezionato.

La Commissione non poteva occuparsi dello studio delle due prime cause.

Quanto all'unificazione dei capitolati d'asta per forniture del materiale mobile, le Compagnie si erano già occupate di raggiungere questo fine, e l'opera della Commissione ne fu molto agevolata. Essa si propooeva più specialmente di studiare se non si potevano sopprimere le clausole di fabbricazione (come per esempio il divieto delle ghise fosforose) che sono un impaccio ai progressi industriali, sostituendolo con speciali esperimenti e prove. Domandava al Ministero dei fondi per questi esperimenti.

In un secondo rapporto (21 febbraio 1902) la Commissione riferisce l'esito delle sue indagini circa la unificazione dei tipi.

Sulla questione della unificazione dei tipi di locomotive si sono trovati d'accordo e i rappresentanti delle Compagnie ferroviarie e quelli delle Ditte costruttrici. Tutti ritengono che il fissare un tipo unico sarebbe grandemente nocivo e impedirebbe il progresso. Il vantaggio ne sarebbe piccolissimo: giacchè si calcola che la spesa per mettere in fabbricazione un nuovo tipo oscilla fra 15,000 e 20,000 franchi. Basta che questa spesa si distribuisca su un totale da 10 a 20 locomotive, perchè queste spese non rappresentino che l'1 o il 2 per cento del costo totale. È quindi da desiderarsi che ogni ordinazione di un nuovo tipo comporti almeno 20 unità: con ciò si ammortizzano le spese per creare il nuovo tipo senza che il prezzo di costo subisca un considerevole aumento. Ed è ciò che accade. Quindi unanimemente ritiene assolutamente dannoso il fissare un tipo unico.

Sul punto dell'unificazione dei pezzi comuni a vari tipi la Commissione non si pronunzia perchè le opinioni degli interessati variano troppo. Alcuni la credono dannosa. Altri utile, almeno per certe parti (ruote, ganci, ecc.). Quasi tutti ritengono che non produrrebbe una economia sensibile.

Tutti i costruttori sono d'accordo per ritenere che la questione più importante è quella della regolarità delle ordinazioni. Le ordinazioni si devono dare periodicamente in quantità pressochè costanti, e non abbreviando troppo i termini della consegna, altrimenti i costruttori sono obbligati a ricorrere a mezzi eccezionali e onerosi. Qualunque industria per poter prosperare deve poter contare su una cifra annua di affari pressochè costante; allora si possono realizzare economie sulla mano d'opera (che rappresenta circa il 25 per cento del costo) e sulle materie prime che rappresentano circa il 50 per cento. Ribassando il prezzo

di costo, l'industria francese potrebbe forse anche trovare per le sue locomotive uno sbocco all'estero, che ora per essa non può realizzarsi. A sua volta questo aumento di produzione destinata al mercato internazionale permetterebbe un nuovo ribasso (per l'economia sulle spese generali, ecc.) e così via. Disgraziatamente manca all'industria francese la base naturale per un commercio di esportazione che è un mercato interno esteso. (Agli Stati Uniti si costruiscono più di 2000 locomotive all'anno e ogni ditta ne costruisce in media 340: in Francia se ne costruiscono in media 135 all'anno, il che fa circa 17 macchine all'anno per ogni ditta costruttrice). La Commissione crede tuttavia che la Francia abbia un grande vantaggio nella perfezione dei suoi tipi, e l'accurata esecuzione.

Tutti gli sforzi dei costruttori devono quindi tendere all'abbassamento dei prezzi di costo e l'Amministrazione deve aiutarli; e questo anzitutto assicurando la regolarità delle ordinazioni. I costruttori si dichiarano in grado di costruire 300 locomotive annualmente. Se le Compagnie rinunziassero a impiegare elementi troppo vecchi, si può ritenere che necessiterebbero di 200 locomotive all'anno. Di queste, 50 circa ne fabbricherebbero nei loro cantieri, rimarrebbero 150 da affidarsi all'industria. Questo sarebbe una base sufficiente per un regolare funzionamento delle officine costruttrici. Si può anche ottenere una sufficiente regolarità in queste ordinazioni purchè le Compagnie non aspettino per farle che il bisogno sia diventato urgente. E il Ministero dei Lavori Pubblici deve anche mostrarsi meno restio e più sollecito nel concedere autorizzazioni per rinnovamento e nuovo acquisto di materiale.

Quasi tutti i costruttori si sono lamentati davanti alla Commissione delle forme complicate e degli obblighi di esecuzione costosi imposti dalle Compagnie per i pezzi secondari delle locomotive, e del rigore eccessivo del controllo di sorveglianza della fabbricazione. La Commissione riconoscendo la giustezza di queste osservazioni fa voti perchè le Compagnie semplifichino possibilmente le parti secondarie per quel tanto che, anzichè rappresentare un vero progresso, è il risultato della tendenza di fare del nuovo e di differenziarsi dagli altri: e fa voti anche perchè sia istituita una Commissione permanente per la revisione dei progetti, la quale servendo di intermediario fra le Compagnie e i costruttori, avesse per fine di semplificare i tipi, sopprimendo le esigenze ingiustificate, ecc. Circa il rigore del controllo la Commissione non si pronuncia in modo assoluto, crede però che le Compagnie potrebbero attenuare gli effetti dannosi di un controllo applicato con eccessiva severità.

Misure prese in seguito all'inchiesta.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, in seguito a rapporto del Direttore per le Ferrovie ha accolto le proposte della Commissione.

E anzitutto ha chiamato i membri stessi della Commissione d'inchiesta (tutti funzionari del Ministero) a formare la Commissione permanente del materiale mobile.

Ha diramato alle Compagnie una Circolare per regolare la presentazione delle ordinazioni di materiale mobile, in modo da farle dipendere dalle esigenze del servizio, indipendentemente dal ritiro e dall'ammortamento del materiale vecchio.

Con un'altra Circolare ha invitato le Compagnie: a ripartire le ordinazioni di locomotive in modo che almeno 10 unità e possibilmente 15 o 20 dello stesso tipo sieno ordinate alla stessa casa; ad assicurare ai costruttori delle ordinazioni possibilmente periodiche; a cercare di dare alle parti secondarie delle forme facili eliminando le complicazioni superflue o poco utili; a portare nel controllo di sorveglianza della fabbricazione uno spirito di tolleranza per quanto lo possa permettere la perfetta esecuzione del materiale e la sicurezza del suo impiego.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Traforo del Sempione.

Ci scrivono da Iselle, 22 maggio 1902:

Avanti ieri, martedì, le perforatrici riapparvero alla fronte d'attacco del Tunnel principale.

Il primo attacco ebbe luogo alla progressiva 4512, misurata dal portale del Tunnel I. Martedì si forarono ml. 3.50 e ieri mercoledì m. 7.30!

La natura della roccia è molto favorevole, sia alla perforazione, che allo sparo delle mine, e se vorrà durare a lungo è molto probabile che il tempo perso si guadagnerà, se non totalmente, almeno in parte. Essa è uno schisto con urica, anfibolo, calcare, quarzo, fluorite.

Come i nostri lettori ricorderanno sul versante italiano si dovette sospendere la perforazione meccanica il giorno 1 ottobre dell'anno scorso, causa un potente getto d'acqua che scaturì improvvisamente da un foro di mina alla progressiva 4430. Solo il 10 novembre si riuscì a riprendere il lavoro di scavo e dopo m. 5.50 forati a mano si riattaccò la perforazione meccanica il giorno 15 novembre. Ma giunti alla progressiva 4453, il giorno 22 novembre abbandonato il marmo cipolino si entrò in una *faille* di terreni decomposti con forti pressioni dovute all'acqua di infiltrazione (schisti calcarei) e si dovette per conseguenza sospendere nuovamente la perforazione meccanica ed avanzare a mano con cautela e molto lentamente armando il cunicolo.

Dopo pochi metri si constatò che le armature in legname d'abete non resistevano alle enormi pressioni e si dovette sostituirle e rinforzarle con altre più robuste di larice e rovere. Anche queste ultime non fecero buona prova e quindi si venne alla determinazione di cambiare affatto il sistema di armatura e di ricorrere a quadri completi di ferro. Passarono così parecchie settimane di lavoro improbo. Solo al 18 gennaio si potè collocare il 1° quadro metallico. Di tali quadri formati da travi a I, alti 400 millimetri, se ne posarono 74 a distanze variabili; i primi a contatto l'uno con l'altro, dopo ad intervalli variabili da m. 0.60 a 1.20.

Il tratto così armato ha una lunghezza di metri 42 (4450-4492). Dopo incontrata roccia migliore, si procedette con quadri in legno rovere sino alla progressiva 4510 e martedì finalmente si riprese lo scavo servendosi delle perforatrici.

In 7 mesi e 19 giorni si procedette sul versante italiano di soli m. 82, mentre sul versante svizzero di m. 1420.

La temperatura molto bassa che si ha a Iselle alla fronte d'attacco fa temere che si incontreranno nuove sorgenti d'acqua. A Briga invece la temperatura della roccia è molto alta, superiore all'aspettativa. Ciò per ora non disturba il lavoro; difatti in questo mese sino a tutto il giorno 15 si ha un avanzamento medio giornaliero di m. 6,70.

La fronte d'attacco che trovasi alla progressiva 7170 circa è bene ventilata con aria raffreddata per mezzo di acqua fredda.

Al giorno d'oggi restano a forarsi m. 8050 circa e si hanno ancora 2 anni di tempo per terminare il tunnel per la scadenza fissata dal contratto. Se la roccia si manterrà sempre buona per un lavoro forzato di scavo havvi ancora molta probabilità che il tunnel verrà inaugurato nel maggio del 1904. *Quod est in votis.*

Giorni sono visitarono la galleria il comm. Crosa e il comm. Baldacci, ispettore capo dell'ufficio geologico.

Domenica prossima avremo la visita degli allievi ingegneri di Milano guidati dal senatore Colombo.

><

Per gli organici ferroviari.

I rappresentanti le tre Società Mediterranea, Adriatica e Sicula hanno presentato al Ministro dei Lavori Pubblici il risultato dei conteggi fatti relativamente all'onere finanziario derivante allo Stato ed alle Società dall'applicazione dei nuovi organici.

La spesa a carico dello Stato è valutata a 4 milioni all'anno e così, fino alla scadenza delle convenzioni, sarà complessivamente di 10 milioni se gli aumenti cominceranno dal 1° gennaio 1903 e di 12 se dal 1° luglio p. v.

Per le Società sarà di circa 3 milioni all'anno nel complesso.

In questi calcoli non sono comprese le categorie degli impiegati amministrativi e tecnici, i quali hanno di recente presentato i loro reclami.

La parte finanziaria degli accordi intervenuti fra il Governo ed i ferrovieri non potrà dar luogo a discussioni, perchè i risultati dei conteggi fatti dalle Società sono conformi alle previsioni.

Riguardo al regolamento disciplinare, le tre Società, che hanno tutta la responsabilità del servizio e dell'esercizio ferroviario, fecero le loro riserve sopra qualche punto, ma all'ultima ora ci si informa che la questione sarebbe stata definita.

><

Le tariffe a zone.

La Commissione Reale per l'ordinamento delle Strade Ferrate, presieduta dall'on. Saporito, ha iniziato la discussione sulla questione della convenienza di una riforma delle tariffe per i viaggiatori, basate sui principii delle tariffe a zone applicate in Ungheria.

><

Servizio cumulativo ferroviario marittimo.

Sappiamo che sono state riprese pratiche fra l'Amministrazione dei Lavori Pubblici, la Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde e la Società Italiana per le Ferrovie secondarie della Sardegna per combinare l'estensione del servizio cumulativo ferroviario marittimo colla Sardegna alle Ferrovie secondarie Sarde ed il servizio cumulativo fra la rete secondaria e la rete principale della Sardegna, per trasporto delle merci tanto a grande che a piccola velocità eccedenti il peso di chilogr. 20; e ciò in attesa che siano presto attuate, come si spera, le nuove tariffe speciali a grande velocità n. 1 e n. 11 per il trasporto dei colli di peso fino a chilogr. 20 per ogni spedizione tanto in servizio interno sulle grandi reti quanto in servizio cumulativo con entrambe le reti della Sardegna.

><

Servizio economico alla ferrovia da Massa Marittima a Follonica.

La Società anonima concessionaria della costruzione e dell'esercizio della ferrovia economica, a scartamento ordinario, Massa Marittima-Follonica Porto, ha rivolto domanda al Ministero dei Lavori Pubblici, affinchè venga concesso l'esercizio di quella linea sotto il regime economico colle norme stabilite dalla legge 9 giugno 1901, n. 220.

Essa ha pertanto domandato che le sia permesso l'impianto e l'uso del telefono in luogo del telegrafo pel servizio della linea.

Per ottenere quanto richiede, la Società medesima, invece della tariffa viaggiatori che essa avrebbe diritto di applicare in base al suo atto di concessione (tariffa eguale alla media di quelle di 1ª e 2ª classe delle grandi reti per la propria 1ª classe; ed uguale a quella di 3ª classe delle detti reti per la propria 2ª classe) sarebbe disposta ad applicare pei viaggiatori una tariffa più ridotta corrispondente a L. 0.085 per la 1ª classe e di L. 0.045 per la seconda.

Il carattere essenzialmente locale di quella ferrovia ed i trasporti viaggiatori che in massima parte saranno di operai, poichè Massa Marittima è un centro esclusivamente minerario dove gli operai costituiscono la maggioranza della popolazione, il servizio dei treni da farsi esclusivamente a velocità limitata, dànno all'esercizio tutti i caratteri voluti dalla legge sumenzionata e contemplata anche dalle precedenti discussioni e votazioni della Camera legislativa per conseguire quelle facilitazioni che permettano alla Società di servire il pubblico nel miglior modo possibile. Per le tariffe delle merci la Società ritiene più comodo pel pubblico l'adottare le stesse tariffe delle grandi reti, rendendosi poi con ciò più facile anche l'eventuale attivazione con esse del servizio cumulativo. Essa ha pertanto sottoposto alla superiore approvazione le bozze delle tariffe e condizioni pei trasporti da adottarsi sulla propria linea.

><

Lavori al Porto di Genova.

Sono incominciati da alcuni giorni a Genova i lavori di riempimento del seno dell'avamporto, sotto il bastione della Malapaga, destinati ad allacciare la calata dei Bacini di carenaggio col Molo Vecchio, formandosi in tal modo un'ampia area che agevolerà grandemente molte operazioni di commercio e specialmente quelle per il traffico di cabottaggio. Questi lavori sono eseguiti dall'Impresa G. Carena e C.

><

Unione Ferrovie Italiane di interesse locale.

Il giorno 13 giugno prossimo avrà luogo a Ferrara, in una sala del Municipio, l'assemblea generale dell'Unione delle Ferrovie Italiane di interesse locale.

L'ordine del giorno oltre alla Relazione, bilancio e nomine comprende la discussione dell'estensione delle concessioni fatte alle grandi reti per l'esercizio economico alle ferrovie concesse all'industria privata.

><

Servizio cumulativo fra Sicilia e Malta.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha sottoposto all'approvazione governativa talune modificazioni alla convenzione per il servizio cumulativo di merci fra la Sicilia e Malta, concretata fra la R. Ungarica Società anonima di navigazione marittima *Adria* e la Società delle predette ferrovie. La convenzione riguarda il trasporto di derrate alimentari e di prodotti d'orticoltura dalla Sicilia a Malta.

><

Sentenze di Cassazione, Corte Appello, ecc.

In materia di trasporto di merci in ferrovia, la Corte d'Appello di Venezia ha sentenziato quanto segue: « Per le spedizioni di merci ad una stazione di frontiera, ove le merci stesse siano ritirate non avariate dal rappresentante la Ditta mittente, l'Amministrazione ferroviaria non è responsabile delle avarie che possano verificarsi nella prosecuzione del viaggio all'estero per effetto di perduta coincidenza di treni e del conseguente

ritardo per giungere alla definitiva destinazione. L'Amministrazione ferroviaria è solo tenuta a una parziale restituzione del prezzo di trasporto ai termini delle tariffe, se siasi verificato ritardo nell'arrivo alla stazione destinataria di frontiera ».

— La Corte d'Appello di Bologna, nella causa Ditta Bernasconi ed altri contro il Ministero dei Lavori Pubblici, ha emesso la seguente sentenza:

« Per il noto principio: *in liquidandis non fit mora*, gli interessi sulle somme che vengono giudizialmente assegnate alle Imprese di pubblici lavori, per maggiori compensi, oltre quelli ammessi dall'Amministrazione, decorrono soltanto dal giorno in cui risulti certa l'esistenza del debito da parte dell'Amministrazione.

« Occorre però distinguere fra un credito incerto nella sua esistenza e nel suo ammontare, ed un credito indiscusso nella sua origine ed incerto nel suo importo, perchè nel primo caso gli interessi decorrono dall'accertamento dell'esistenza del credito dichiarato nel giudicato; nel secondo, invece, l'esistenza del credito essendo certa, e dovendo la liquidazione stabilire soltanto il *quantum*, gli interessi decorrono dal giorno della domanda giudiziale.

« Questo secondo caso si verifica, in materia di appalti, quando il giudice determini il credito dell'Impresa per partite per le quali l'Amministrazione aveva già ammesso, prima del giudizio, che fosse dovuto un compenso, e ne aveva già offerto l'ammontare al creditore.

« Non sono dovuti all'appaltatore interessi per il ritardo frapposto dall'Amministrazione nell'esecuzione del collaudo, quando nel contratto non sia stabilito il termine per il compimento di esso, e l'Amministrazione non sia stata giudizialmente costituita in mora ».

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

La quarta Sezione del Consiglio di Stato, in una vertenza relativa a *strade comunali*, ha preso la seguente decisione: « Accertata nelle forme legali l'esistenza di una frazione, la strada che la collega al capo-luogo del Comune, è per legge comunale. Non è motivo per cancellarla dall'elenco delle strade comunali, nel quale trovasi da tempo inscritta, il fatto che in seguito a una controversia sollevata da un privato interessato sia stato riconosciuto che non era il caso di inscrivere detta strada fra le obbligatorie, a sensi della legge 30 agosto 1868. La cancellazione potrebbe soltanto ammettersi quando fosse dimostrata l'esistenza di un'altra via di comunicazione, completamente costruita fra il capoluogo e la frazione ».

— In materia di *strade*, la quarta Sezione del Consiglio di Stato ha pronunziato la seguente decisione: « Non è censurabile la decisione della Giunta provinciale amministrativa, la quale, ritenendo non dimostrato che un tratto di suolo sia pertinenza di una strada pubblica, abbia annullato l'ordinanza con la quale il sindaco, in base all'articolo 378 della legge sulle opere pubbliche, abbia reintegrato all'uso pubblico il suolo medesimo. Il fatto che la Giunta provinciale amministrativa non abbia creduto di valersi delle facoltà istruttorie che ad essa concede la legge, non può condurre all'annullamento della sua decisione. Tale annullamento non pregiudica il diritto del sindaco di emettere una nuova ordinanza di reintegro, premesse quelle istruzioni che il caso consiglia ».

— La quarta Sezione del Consiglio di Stato ha preso la seguente decisione in materia di *giustizia amministrativa:* « Per il combinato disposto degli articoli 5 e 13 del regolamento di procedura, approvato col R. Decreto 17 ottobre 1889, non può accogliersi l'eccezione di inammissibilità di un ricorso per essersi omessa la data di notificazione del procedimento impugnato.

« Non può nemmeno dedursi la inammissibilità dalla omessa indicazione degli articoli di legge che si asseriscono violati, quando sono abbastanza specificati i motivi per i quali si ricorre.

« La mancanza dell'istanza per fissazione di udienza fa decadere il ricorso proposto innanzi la Giunta provinciale amministrativa, nè vale a sanare una tale irregolarità la presentazione della detta istanza per parte del resistente ».

— Il Consiglio di Stato ha emesso il seguente parere:

« Il Regolamento di contabilità generale dello Stato non prescrive la nullità dei depositi provvisori a garanzia dell'offerta non fatti entro il termine stabilito nell'avviso d'asta; esso anzi autorizza il presidente dell'asta a riceverli prima che si apra la gara. Ciò che è sostanzialmente in ordine ai depositi per concorrere ad aste pubbliche gli è che dessi precedano l'asta.

« In mancanza di disposizione speciale si deve ricorrere alle norme generali di procedura, e l'art. 56 del Codice di procedura civile dispone che non si abbia a pronunciare la nullità di alcun atto, se questa non sia dichiarata dalla legge, salvo che manchi degli elementi che ne costituiscono l'essenza; il che non ricorre nella fattispecie, giacchè il deposito fu eseguito nella forma prescritta e prima dell'asta ».

— Il Consiglio di Stato ha eziando sentenziato:

« Deve annullarsi tutto il procedimento d'asta se furono cumulati irregolarmente due sistemi che devono seguirsi distintamente, scegliendo preventivamente quale di essi si vuole adottare ».

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Gare aggiudicate).

Presso la Direzione Generale della Rete Adriatica hanno avuto luogo le gare per l'appalto dei seguenti lavori:

Difesa della ferrovia Roma-Sulmona contro i danni delle alluvioni, fra i km. 161.300 e 161.850. Delle 12 Ditte ammesse alla gare, 4 soltanto hanno presentato offerta, e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Rosario Bini, di Firenze, col ribasso del 9.80 0[0;

Impianto del secondo binario fra le stazioni di Calolzio e di Lecco. Delle 26 Ditte ammesse alla gara, 16 hanno presentato offerta, e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Pietro, Francesco e Giovanni Todeschini, col ribasso del 26 0[0;

Ampliamento della stazione al Porto di Brindisi. Delle 7 Ditte ammesse alla gara, 2 soltanto hanno presentato offerta, e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Candido Rampino col ribasso del 9.65 0[0;

Lavori a difesa della ferrovia Treviso Belluno, fra i km. 53.360 e 54.760. Delle 10 Ditte ammesse alla gara, 2 soltanto hanno presentato offerta, e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Eugenio Zanol, col ribasso del 7.10 0[0;

Ampliamento del servizio merci nella stazione di Cisano. Delle 11 Ditte ammesse alla gara, 4 soltanto hanno presentato offerta, e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Giovanni Garbagnati, col ribasso del 18.60 0[0.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

RETE MEDITERRANEA:

Ricostruzione di alcuni tratti di rivestimento in calotta della grande galleria di Ronco, fra i km. 20.167 e 20.176 della linea succursale dei Giovi, per L. 5700.

Costruzione di marciapiedi per l'accesso all'Ufficio dei pacchi postali nella stazione di Torino P. N., per L. 2280.

Rifacimento di 528 metri di binari Modello Savona col Modello I, tipo da m. l. 12, nella stazione di Ventimiglia, per L. 5070, oltre il materiale metallico d'armamento.

Consolidamento del rilevato ferroviario fra le stazioni di Villanova e di Villafranca al km. 36.338 della linea Torino-Genova, per L. 8900.

Impianto degli apparati centrali nella stazione di Chiasso, per L. 106,566.90.

RETE ADRIATICA:

Ampliamento del servizio merci e impianto del binario di precedenza accessibile in regresso ai treni viaggianti in ambo i sensi nella stazione di Peschiera, per L. 34,700, di cui L. 20,000 pei lavori da appaltarsi.

Sistemazione del fabbricato viaggiatori della stazione di Treviso, per L. 60,200, di cui L. 50,000 pei lavori da appaltarsi.

Impianto di segnali a disco girevole a protezione delle fermate di Trecella della linea Milano-Venezia, di Lesmo della linea Ponte S. Pietro-Seregno, e di Pontida della linea Bergamo-Lecco, per L. 10,020.

Consolidamento del rilevato ferroviario fra i km. 17.527 e 17.563 e fra i km. 18.244 e 18.288 della linea Parma-Brescia, per L. 5500.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

RETE MEDITERRANEA:

Impianto di una scogliera al muro di difesa dal fiume Basento al km. 230.150-230.245 della linea Eboli-Metaponto, L. 18,000.

Esecuzione di un'armatura provvisoria alla travata metallica del ponte al km. 177.868 della linea Roma-Pisa, L. 445.

Pagamento di canone di affitto di aree demaniali nella stazione di Alessandria, L. 330.

Sgombro di frana e sistemazione della falda a destra della ferrovia al km. 46.150 della linea Savona-Bra, L. 1216.

Applicazione a 10 bocche da incendio situate nei magazzini merci a piccola velocità nella stazione di Genova P. P., di un raccordo speciale per renderle atte a funzionare cogli ordigni dei tubi del Corpo dei Pompieri della città di Genova, L. 110.

RETE ADRIATICA:

Aggiunta di traverse con relative piastre di appoggio sul tratto di binario della lunghezza di metri 804 fra i km. 374 e 374.804, armate con rotaie di acciaio modello meridionale da metri 12, su 13 appoggi e da rinnovarsi con rotaie dello stesso modello da m. 12 su 14 appoggi) sulla linea Ancona-Foggia, L. 400.

Impegno suppletivo per la costruzione di una casa cantoniera a valle della ferrovia al km. 64.285 e per trasportare le sbarre manovrabili a distanza dal passaggio a livello al km. 64.268 a quello al km. 65.048 della linea Milano-Piacenza, L. 1000.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

È in corso di approvazione presso i competenti Ministeri una proposta della Società per le Strade Ferrate secondarie della Sardegna, di un nuovo regolamento per il trasporto delle merci pericolose e nocive (allegato n. 1 alle tariffe per la rete suindicata) in sostituzione di quello approvato col R. Decreto 1° agosto 1886. Con questa proposta la predetta Società ha voluto uniformarsi alle disposizioni della legge per la prevenzione degli infortuni sul lavoro, di cui all'art. 33 del regolamento approvato con R. Decreto del 14 marzo 1901.

— La Camera di Commercio ed Arti di Ravenna, rendendosi interprete dei desideri di molti interessati di quel Distretto Camerale, ha interessato il Ministro dei Lavori Pubblici a far pratiche colle Società ferroviarie acciocchè la tariffa eccezionale n. 1003, a piccola velocità, della Rete Adriatica, pel trasporto dei vini comuni guasti ed uva pigiata, provenienti da viti peronosporate, oltrechè ai distillatori sia concesso anche ai fabbricanti in genere di aceto.

Estendendo in tal modo il beneficio della detta tariffa, stata recentemente prorogata a tutto il mese di maggio 1903, si potrebbe aiutare lo sviluppo di quell'industria e cooperare efficacemente ad alleviare i danni dell'attuale crisi vinicola.

— Con recente decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di agricoltura, Industria e Commercio, si è approvata l'estensione, limitatamente ai percorsi sulle Reti Mediterranea ed Adriatica, della tariffa locale n. 206, piccola velocità, ai trasporti di olio di ricino, ecc.; di telerie, tovaglierie, ecc.; di spazzole d'antropogo, a vagone completo, in partenza dalle stazioni interne della ferrovia della Valle Seriana, da Bergamo al Ponte della Selva e destinate all'estero, giusta la proposta presentata dalla Società esercente la Rete Adriatica, d'accordo colla Mediterranea. Il provvedimento ha lo scopo di favorire l'esportazione all'estero dei precitati prodotti nazionali.

— Con recente decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio venne approvata una proposta presentata dalla Società delle ferrovie di Reggio Emilia, per la estensione della tariffa locale n. 53, piccola velocità, alla stazione di Castellarano-Veggia. La predetta tariffa, la quale soddisfa alle esigenze del commercio, venne istituita per combattere la concorrenza dei normali mezzi di trasporto per le merci che vengono acquistate sulla piazza di Reggio.

— Presso il Ministero dei Lavori Pubblici è in corso di esame una proposta presentata dalla Mediterranea, d'accordo coll'Adriatica e colla Sicula, per modificazione al primo capoverso del punto secondo dell'articolo 107 delle tariffe. La modificazione ha per iscopo di variare la dizione del predetto punto secondo nel senso che, invece della eccedenza della portata del carro *domandato* abbia a colpire di multa l'eccedenza sulla portata del vagone *effettivamente impiegato*, aumentata del 5 0/0.

— La Camera di Commercio ed Arti di Aquila ha fatto voti al Ministero dei Lavori Pubblici affinchè il Governo e l'Amministrazione ferroviaria vogliano estendere la tariffa locale n. 201, piccola velocità, serie *A*, ai trasporti di cereali in partenza dalle stazioni delle linee Solmona-Avezzano-Roma e Solmona-Isernia; quella n. 203, piccola velocità, ai trasporti di mandorle secche sgusciate o non, noci secche ed uva fresca, in partenza dalle stazioni delle linee Castellamare Adriatico-Aquila-Terni e Solmona-

Isernia; infine quella n. 204, piccola velocità, ai trasporti di vino e mosto in partenza dalle stazioni delle linee Solmona-Isernia e Solmona-Avezzano Roma.

La predetta Camera, in appoggio delle sue domande, ha considerato che mentre è assai rilevante il movimento in quella Provincia dei prodotti suaccennati, cioè mandorle, noci, cereali, uva e mosto, queste derrate non fruiscono delle tariffe locali; ed ha altresì notato che il confortante risveglio che da qualche tempo va manifestandosi nell'attività economica della Provincia, reclama quel più ragionevole ed equo trattamento che valga ad incoraggiare e ed aiutare gli sforzi dei commercianti e produttori per poter sostenere il peso di tanti sacrifici, e la concorrenza estera, che, appunto nelle tariffe dei trasporti trova una efficace protezione.

Comm. ALFREDO BACHELET

Il 22 del corrente mese, dopo lunga e penosa malattia, moriva in Torino il comm. Alfredo Bachelet, Rappresentante delle Compagnie Francesi Parigi-Lione-Mediterraneo, del Nord e dell'Est

Il comm. Bachelet incominciò la sua carriera in Italia prima del 1859 nella qualità di Capo-stazione a Civitavecchia, da dove passò nel 1860 come Capo del Movimento in Piemonte presso la Compagnia Vittorio Emanuele II. Nel successivo 1863 venne assunto dalle Ferrovie dello Stato Piemontesi quale Capo-servizio dei trasporti.

Nel 1865 colla creazione della Società dell'Alta Italia divenne Capo-servizio del Traffico della prima Divisione, grado che conservò fino al 1886, alla qual epoca fu nominato Capo-servizio del Movimento e Traffico del primo Compartimento della Mediterranea. Cessò dal coprire questa carica al 31 dicembre del 1889 avendo chiesto il suo collocamento a riposo.

In questa lunga ed operosa carriera il comm. Bachelet spiegò sempre eminenti qualità d'animo e di mente, che gli valsero un largo consenso di estimazione e di affetto.

Egli amò sinceramente il nostro Paese, che servì sempre con le maggiori sollecitudini e si meritò un ben profondo e verace compianto nello stuolo numerosissimo di coloro che furono suoi colleghi ed amici.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Cuneo-Nizza. — Notizie da Parigi recano che la questione della Cuneo-Nizza non camminerà tanto rapidamente al Senato.

In seguito a vari incidenti d'ordine interno, il senatore Prevet, incaricato di redigere il rapporto sull'insieme delle linee nuove concesse alla Paris-Lyon Méditerranée, compresa la Cuneo-Nizza, si è dimesso da relatore e da membro della Commissione ferroviaria.

Credesi che la Relazione sarà fatta da Monestier, favorevolissimo al progetto.

Ferrovia Monza-Calolzio. — Domenica scorsa, alla sede sociale in Milano, ebbe luogo l'assemblea generale degli azionisti.

La Relazione del Consiglio sull'esercizio scorso esordisce col commemorare il compianto vice-presidente della Società, ing. Guido Pravicini.

L'esercizio 1901, in confronto del 1900, diede maggiori redditi di L. 30,715 contro L. 22,304 di maggiori spese. Gli utili netti sommarono a L. 465,408.51, con un dividendo di L. 70 per ciascuna azione, cioè L. 5 in più del dividendo 1900. Destinate L. 24,000 all'ammortamento di titoli sorteggiati, destinate L. 21,172 alla riserva e mandate L. 6136 a nuovo.

Rieletti a consiglieri i signori: conte Emilio Borromeo, nob. Gerolamo Bassi, comm. Francesco Gnecchi, nob. Paolo Mapelli.

Ferrovia Cividale-Assling. — Si tenne ultimamente in Udine un'adunanza indetta da quel sindaco, signor Perissini, per trattare della progettata ferrovia di congiungimento Cividale-Assling. V'intervennero, oltre il sindaco, gli onorevoli Girardini e Morpurgo, il cav. Morgante, sindaco di Cividale, l'avv. Renier, presidente della Deputazione provinciale, l'ing. Giuriati, autore del progetto, il comm. Monterumici, Direttore generale della Società Veneta, e l'ing. Pez. I convenuti si pronunciarono in massima favorevolmente, salvo l'approvazione rispettiva dei Consigli dei Comuni e della provincia. Fu incaricata la Società Veneta di presentare i progetti di dettaglio per chiedere ed ottenere la sovvenzione del Governo.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 10 maggio 1902.* — Nella decade 1°-10 maggio 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 3,656,730.60, con un aumento di lire 233,123.24 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 10 maggio 1902 si ragguaglia a L. 43,620,606.56, e presenta un aumento di lire 3,136,822.85 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1901 al 10 maggio 1902.* — Nella decade 1°-10 maggio 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 329,040, e presentano una diminuzione di L. 8166 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1901 al 10 maggio 1902 ammontano a L. 10,811,070, con un aumento di L. 148,721 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti del mese di aprile 1902.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (276 chilom.), nel mese di aprile 1902, confrontato con quello dello stesso mese 1901, fu il seguente:

		1902 aprile	1901
Passeggieri trasportati .	Num.	236,000	230,799
» introito . .	L.	988,000	993,834 64
Bagagli e cadaveri . .	Tonn.	875	915
» introito . .	L	88,000	102,480.41
Bestiame trasportato .	Capi	15,000	8,487
» introito . .	L.	44,000	34,897.79
Merce trasportata . .	Tonn.	86,800	78,745
» introito . .	L.	835,000	830,236.43
Introito complessivo .	»	2,005,000	1,961,449.27
» chilometrico .	»	7,264.49	7,106.70
Proventi diversi . .	»	80,000	79,288.76
Introito generale . .	L.	2,085,000	2,040,738.03
Spesa complessiva . .	»	960,000	941,993.18
» chilometrica . .	»	3,478.26	3,413.02
Introito netto . . .	»	1,125,000	1,092,744.85

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Ferrovie Svizzere. — *Il riscatto della ferrovia Giura-Sempione.* — Ecco i punti principali della conven-

zione del riscatto all'amichevole della Giura-Sempione: Riscatto delle azioni di sussidio al Sempione col compenso del saldo dei sussidi da versarsi coi dividendi di liquidazione che potessero spettare alle azioni di questa categoria. Fissazione del prezzo di riscatto a 140 milioni pagabili in rendita federale 3 1|2 per 100 alla pari. Distribuzione alle azioni di un dividendo per gli anni 1901 e 1902 per ciascuno di questi anni del 4 1|2 per le azioni privilegiate e del 4 per 100 per le azioni ordinarie. Immediato trasferimento alla Confederazione.

Gli altri articoli sono la riproduzione delle clausole generali già inscritte nelle anteriori convenzioni di riscatto.

La Compagnia rimborserà il denaro agli azionisti che non acconsentiranno a ricevere il pagamento in titoli; a tale scopo essa stringerà un contratto con un Sindacato finanziario. Il rimborso alla pari delle azioni privilegiate e delle azioni ordinarie imposto, franchi 11,102,000. Il saldo disponibile di franchi 1,800,000 servirà a coprire le spese di liquidazione, poi a rimborsare i buoni di godimento.

La notizia però che i Cantoni siano d'accordo su queste proposte è prematura; i Cantoni del gruppo del Sempione non ebbero ancora l'occasione di pronunciarsi su queste ultime offerte.

— *Ferrovia Unione Svizzera.* — L'Assemblea generale degli azionisti della Compagnia delle Strade Ferrate dell'Unione Svizzera tenutasi il 20 corrente a San Gallo, contava 72 azionisti rappresentanti 14,798 azioni e 907 voti. Essa decise con 696 voti e due astensioni di approvare le proposte del Consiglio d'Amministrazione a proposito della liquidazione della Società, secondo le quali le azioni privilegiate saranno pagate fr. 504 in denaro e le azioni ordinarie in obbligazioni delle Strade Ferrate federali, più l'interesse. Essa votò una somma di fr. 200,000 come gratificazione agl'impiegati, funzionari ed operai occupati già da parecchi anni.

Ferrovie Francesi. — *Nuove linee.* — Il Ministro dei Lavori Pubblici ha autorizzato la Compagnia d'Orléans ad aprire all'esercizio la sezione della linea Blanc-Argent, compresa fra Salbris ed Argent.

Questa sezione ad un solo binario ha una lunghezza di circa 41 chilometri e comprende, oltre le due stazioni terminali, le stazioni e fermate seguenti: fermata di Lojes, stazioni di Souesmes, Pierrefitte, Brinon, Clémont, fermata Etang-des-Bordes.

Ferrovie strategiche Russe in Persia. — Annunziasi che il Governo russo ha deciso la costruzione di due importanti linee strategiche sul territorio persiano.

Si tratta, da una parte, della linea Trivau-Alexandropol, fino a Tabris, e d'altra parte, della linea Aschabad-Meschech. Lo Scià, quando giungeva a Rescht, inviava telegraficamente al Governo russo dei ringraziamenti per la costruzione della strada da Teheran-Enseli, che percorse la prima volta.

Ferrovie Abissine. — Il *Times* pubblica una corrispondenza consigliante l'Inghilterra a costruire la ferrovia Berbera Harrar, per controbilanciare l'influenza che può avere la ferrovia francese Gibuti-Harrar.

Ferrovie Turche. — Pare finalmente che sarà realizzata la comunicazione ferroviaria fra la Turchia europea e l'asiatica. La linea ferroviaria stessa percorre terreno montuoso da Sirkedji ad Amontkeny, sulla costa europea del Bosforo, e da Kandilli ad Haidar-Paska, sulla costa asiatica. Ma, d'altra parte, il traffico poco attivo tra l'Europa e l'Asia Minore non giustifica la costruzione d'un ponte, che richiede lavori straordinari e non lievi spese. Le due Compagnie interessate, e cioè la « Oriental » e « Anatolian », stanno in trattative col Governo ottomano per ottenere che il trasporto di vagoni, ecc., tra Sirkedji e Haidar-Paska, e viceversa, si effettui a mezzo di *ferry-boats;* in siffatto modo verrebbero di molto diminuite le spese di trasporto dei prodotti dalla Germania e dall'Austria.

Ferrovie Cilene. — *Ferrovia aerea.* — Il Congresso cileno ha approvato il contratto per la costruzione ed esercizio d'una ferrovia aerea per i viaggiatori e merci, tra Juncal (Cile), situato a m. 2234 d'altitudine, e Paramillo de las Cuevas (Argentina), all'altitudine di m. 2068. Questa parte della traversata della Cordiliera è non solamente molto difficile, ma è nello stesso tempo impraticabile l'inverno durante parecchi mesi a causa delle bufere di neve.

Ferrovie Messicane. — Secondo gli ultimi dati statistici ufficiali, la lunghezza delle ferrovie in esercizio nel Messico era al 31 dicembre scorso di km. 15,439 e metri 954, così ripartite:

Linee federali km. 14,319.646; ferrovie costruite negli Stati km. 685.595; raccordi particolari km. 434.715.

Ferrovie Coreane. — Il Governo della Corea ha dato un milione di dollari ai costruttori della ferrovia Fusan-Seoul, perchè portino a completamento i lavori. Il Governo del Giappone ha inviato sopra luogo 70 gendarmi per sorvegliare la linea telegrafica da Seoul a Fusan. Un ingegnere giapponese è stato incaricato d'organizzare sulla linea ferroviaria medesima una scuola di specialisti ferrovieri della Corea; gli alunni più capaci saranno poi mandati nel Giappone per completare la loro istruzione tecnica.

Notizie Diverse

Per l'apertura del Sempione. — Un rapporto del Vice-Console francese a Messina si occupa della situazione che verrà fatta dall'apertura del Sempione ai porti italiani e francesi.

Dopo di aver parlato dell'agitazione sorta a Messina in seguito alla voce di un progetto di legge per la creazione di un porto franco a Napoli, dice che questo movimento nell'opinione pubblica italiana, che da Genova, da Napoli e da altri centri marittimi della penisola ha guadagnato Messina, sembra esser sorto dalla Francia.

In Italia il primo allarme nacque infatti in seguito ad un voto d'una Commissione di Marsiglia che tendeva a stabilire nel porto di questa città una zona franca.

Genova si sentì minacciata dalla concorrenza che le avrebbe fatto Marsiglia, la quale è già superiore al porto italiano grazie alla sua ricchezza di linee ferroviarie, le quali tolgono quel ristagno di merci di cui Genova soffre.

Che cosa avverrebbe se un canale mettesse in comunicazione diretta Marsiglia col Rodano e se la Compagnia Paris-Lyon-Méditerranée, già padrona della linea Modane-Ginevra, riducesse le sue tariffe di trasporto? Le apprensioni genovesi si sono propagate a Napoli, Venezia e Messina, che reclamano la creazione di zone franche.

Il rapporto del Console, dopo aver detto che Messina si è calmata in seguito alla promessa del Governo che quanto si sarebbe eventualmente fatto per Napoli, si sarebbe ugualmente fatto per Messina, aggiunge che la creazione d'una zona franca a Messina, posta in mezzo alla via di navigazione più diretta fra l'oriente e l'occidente d'Europa, e dotata di un porto sufficiente a tutte le esigenze di un traffico internazionale, sarebbe un fatto tale da meritare molta attenzione.

Per gli operai che si recano in Egitto. — In seguito alla recente convenzione fra il Governo egiziano e la Compagnia del Canale di Suez per la riduzione a scartamento normale dell'attuale ferrovia Porto Said-Ismailia, nonchè per determinare le opere d'ampliamento di quel porto, si diffuse la voce che fossero in corso colà grandi lavori.

Al Regio Consolato in Porto Said affluiscono numerosi operai italiani, che rimangono disoccupati; è quindi opportuno far noto che nessun lavoro è colà cominciato; che alle progettate opere del porto non si darà mano che fra

un anno almeno; e che, anche allora, i lavori si compiranno, a poco a poco, secondo i mezzi e la necessità.

I lavori della linea Porto Said-Ismailia saranno a suo tempo eseguiti dall'Amministrazione ferroviaria egiziana, ma con mezzi e personale proprio, e non è quindi prevedibile l'impiego di operai europei.

Il programma coloniale per il Benadir. — Il Ministro degli esteri, on. Prinetti, ha presentato alla Camera la Relazione della Società anonima commerciale italiana del Benadir. In essa l'amministratore-delegato, cav. Angelo Carminati, espone quanto è stato fatto nelle nostre Colonie sull'Oceano Indiano, non molto in realtà, e quanto intende fare per l'avvenire: un vasto programma, cui cooperò anche il governatore della Colonia, comm. Dulio. L'elenco dei lavori è il seguente:

Vie di comunicazione. — Tre marittime con Aden, Zanzibar e l'India; sei terrestri, navigazione sul Giuba, sullo Scebeli, le arterie Brava-Bardera, Brava-Lugh, Mogadiscio-Gheledi, ponte sullo Scebeli sopra Brava.

Opere pubbliche. — Mura di difesa a Uarsceik, Giumbo, allargamento di quelle di Mogadiscio e di Merca; fortino di difesa a Merca; mercati coperti e chiusi, banchine di scarico a Mogadiscio, Merca e Brava; mercato di Lugh; residenza del governatore a Mogadiscio; canali di irrigazione all'Uebi Gofca, al Giuba, allo Scebeli.

Nuove stazioni. — Occupazione di Bardera, stazione nelle Goscia italiana tra Bardera e la foce del Giuba.

Segue inoltre un aumento di personale e un piano per lo sviluppo delle risorse agricole ed industriali della Colonia.

Il commercio della Colonia Eritrea. — Durante l'anno 1901 le merci importate a Massaua si ragguagliarono ad un valore di L. 9,342,000, di cui lire 2,074,000 sono rappresentate da merci di provenienza dall'Italia.

Fra le merci importate, le cotonerie rappresentano oltre ad un terzo dell'importazione complessiva con un valore di L. 3,391,562. Per la maggior parte (2,301,000) esse hanno servito al consumo della Colonia; il resto per lire 800,000 fu esportato nel Tigrè ed altre provincie dell'Abissinia, ove trovano largo smercio.

In questo commercio le provenienze dall'Italia figurano per sole L. 345,000, mentre tre anni fa le importazioni di cotonerie italiane erano quasi nulle. Tuttavia è certo che questi prodotti dell'industria italiana potrebbero avere ben più largo smercio nell'Eritrea e conseguentemente in Abissinia.

Il valore delle merci esportate nel 1901 da Massaua ascese a L. 2,759,000. In queste esportazioni figurano lire 232,000 di gomma destinata all'Austria Ungheria, lire 360,900 di pelli secche, inviate per L. 200,000 in Austria e per L. 160,900 nell'America del nord. Di perle ne furono esportate nel 1901 per L. 1,200,000: ne furono inviate per L. 300,000 in Italia, per L. 400,000 in Francia e per L. 500,000 nelle Indie.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Lavori e Forniture per Ferrovie.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato d'Amministrazione, 23 maggio). — Colle Ferriere di Voltri, per fornitura di n. 127,000 piastre ordinarie in ferro omogeneo per armamento;

Colla Società Ligure Metallurgica di Genova, per fornitura di n. 9500 piastre di giunzione in ferro omogeneo per armamenti;

Colla Società Siderurgica di Savona, per fornitura di tonn. 4682 di rotaie d'acciaio Martin Siemens;

Colla Ditta Rizzi Luigi di Modena, per appalto opere metalliche per l'impianto della ventilazione artificiale nella Galleria del Frejus;

Colla Ditta Giuseppe Pozzi di Milano, per fornitura di n. 280,000 caviglie a vite mordente in ferro omogeneo per armamento;

Colla Società Anonima delle Ferriere Italiane di S. Giovanni Val d'Arno, per fornitura di n. 22 000 stecche d'acciaio a corniera per armamento;

Colla Elecktrizitäts Actiengesellschaft, vorm. Schuckert e C., di Norimberga, per fornitura di 4 trapani elettrici montati su carretti;

Colla Società Ligure Metallurgica di Genova, per fornitura di n. 400 molle di trazione per carri;

Colla Società Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni, per fornitura di 47,500 chiavarde in ferro omogeneo per stecche d'armamento;

Colla Ditta Imbesi Diego di Scilla, per ricostruzione e consolidamento dell'estremità a valle del cunettone Calamace al km. 328.630, della frana Provenzana fra Joppolo e Nicotera;

Colla Ditta Vidoletti Angelo di Varese, per costruzione di un magazzino merci e piano caricatore in stazione di Gazzada;

Colla Ditta Granata Mauro di Eboli, per consolidamento trincea in frana all'imbocco Eboli della galleria Scorzo I, fra i km. 99.800-99 853 della Eboli-Metaponto;

Colla Ditta Vallerotonda Silvestro di Cassino, per sistemazione scoli d'acqua attraversanti la Cajanello-Isernia fra Presenzano e Sesto Campano.

Colla Società Nazionale delle Officine di Savigliano, per fornitura di n. 105 scambi semplici 1° tipo; di n. 22 scambi semplici Mod. 2 e di n. 11 scambi tripli Mod. 2;

Colla Ditta Larini Nathan e C. di Milano, per fornitura di 16 scambi inglesi in acciaio fuso del Mod. 2;

Colle Officine Meccaniche di Milano, per fornitura di 15 scambi inglesi doppi in acciaio fuso;

Colla Fonderia Milanese di Acciaio, per fornitura di 232 cuori semplici capovolgibili in acciaio fuso;

Colla Società Siderurgica di Savona, per fornitura di 304 barre in acciaio fuso Martin Siemens per aghi da scambi;

Colla Ditta Angelo Albesiano e Figlio di Torino, per fornitura di kg. 8000 di vernice per interni delle carrozze;

Colla Ditta Ratti Ernesto e C. di Torino, per fornitura di chilogrammi 5000 di vernice sopraffina per casse;

Colla Ditta Giuseppe Pozzi di Milano, per fornitura di 30,000 chilogrammi di chiodi di ferro da ribadire.

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Venosa — Potenza (30 maggio, ore 10). — Appalto dei lavori di costruzione del tronco di condottura in ghisa per l'acqua dall'abitato al pozzetto presso la casa rurale di Vito Lauridia, con l'impianto di un filtro, per L. 45,817.60, di cui L. 45,317.60 per lavori a misura e L. 500 per quelli a corpo. Consegna lavori 6 mesi. Dep. provv. L. 2000. Fatali 18 giugno, ore 13.

Municipio di Cuneo (31 maggio, ore 10) (segr. e ad inc. defin.). — Appalto dei lavori di completamento della fognatura nella sezione di Stura e per la fognatura, distribuzione d'acqua e sistemazione della via Principe di Napoli, tra il corso Nizza e la via Bartolomeo Bruni, per complessive L. 56,000, ivi comprese L. 2250 per compensi e L. 4097.14 per impreviste. Docum. 24 maggio. Deposito provvisorio L. 1500. Cauz. L. 5000.

Regia Prefettura di Trapani (2 giugno, ore 10). (off. segrete, secondo inc.). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione del tronco di strada nazionale n. 68. Palermo-Trapani, compreso fra il ponte sul torrente Finocchio e la città di Trapani, di m. 54,733, escluse le traverse di Alcamo, del Borgo dell'Annunziata in territorio di Monte San Giuliano e del sobborgo di Trapani di m. 4233 e per conservare le opere d'arte che lo corredano, durante il sessennio 1902-1908, per complessive L. 358,330.14. Doc. 23 maggio. Dep. provv. L. 15,000.

Direzione del Genio Militare di Spezia (3 giugno, ore 10) (off. segr. e ad inc. definit.). — Appalto dei lavori di mantenimento e miglioramento degli immobili ad uso militare in Livorno e dintorni, dal 1° luglio 1902 al 30 giugno 1905, per complessive L. 27,000. Documenti 31 maggio. Cauzione provv. L. 2500.

Amministrazione Provinciale di Terra di Lavoro (*Caserta*). (3 giugno, ore 11). — Appalto del mantenimento per 5 anni della

strada provinciale Sferracavalli dalla stazione ferroviaria di Cassino alla città di Sora di m. 40,700 (escluse le traverse interne nell'abitato di Atina e Cassino, col sistema parte a corpo e parte a misura, per annue L. 12,100, di cui L. 1600 per lavori a corpo e L. 5895 per lavori a misura. Dep. provv. L. 1500. Cauz. L. 3500.

R. Prefettura di Reggio Emilia (3 giugno, ore 10, unico def.). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione del primo tronco di strada nazionale n. 38, Aulla-Reggio, compreso fra il Valico del Cerreto ed il Voltone di Migliara, di m. 46,411, escluse le traverse di Collagna, Busana, Cervarezza, Bagnolo nei Monti e Croce, di m. 11,000, e per conservare le opere d'arte che lo corredano, durante il sessennio 1902-1908 e per complessive L. 207,977.40. Docum. 26 maggio. Cauz. provv. L. 2800.

Direzione del Genio Militare di Milano (4 giugno, ore 10), (unico defin. inc. e ad off. segr.). — Appalto dei lavori di sistemazione a magazzino avena dell'ex fortino di porta Vittoria per lire 11,500. Deposito provvisorio L. 1150 in tesoreria. Ultimazione lavori 50 giorni. Docum. 31 maggio.

Amministrazione Provinciale di Cosenza (4 giugno, ore 11), (secondo ed unico defin. inc. ad off. segr.). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per eseguire in via d'urgenza le necessarie riparazioni al ponte Pagliarella lungo la strada ex Militare, tronco Rota Greca-Lattarico; nonchè per la costruzione di una travata metallica in ferro, di luce libera di m. 8, da sostituirsi alla cadente in legno, esistente sul ponte suddetto per L. 8,371.21. Docum. 3 giugno. Consegna lavori 75 giorni. Dep. provv. L. 830.

Sotto-Direzione del Genio Militare di Brescia (6 giugno, ore 15, unico defin. inc. e ad off. segr.). — Appalto del mantenimento e miglioramento degli immobili destinati ad uso militare in Bergamo e Lecco, dal 1° luglio 902 al 30 giugno 1905, per L. 10,500. Cauz. L. 1050. Docum. 3 giugno.

Direzione Generale Arsenale di Spezia (9 giugno, ore 11, unico def.). — Appalto della trasformazione di tonn. 36 di ferro finissimo in verghe con materiale da provvedersi dalla R. Marina, per L. 7920. Dep. L. 800 in Tesoreria.

Direzione del Genio Militare di Milano (10 giugno, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di mantenimento e di miglioramento degli immobili destinati ad uso militare in Lodi e Crema, nel triennio luglio 1902-giugno 1905, per L. 15,000. Cauz. L. 1500. Documenti 7 giugno.

Ufficio dell'Amministrazione della Provincia di Porto Maurizio (10 giugno, unico def.). — Appalto dei lavori e provviste relative alla costruzione di un tratto di strada provinciale in Valle Argentina, in sostituzione della traversa interna di Taggia, via Lercari, di m. 745.95, per L. 40,145.81. Ultimazione lavori 10 mesi. Docum. 2 giugno. Dep. L. 3000. Cauz. decimo.

R. Prefettura di Trapani (14 giugno, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti alla bonificazione dei torrenti detti Margi di Xitta, nei Comuni di Trapani e di Paceco, per complessive L. 180,443.25. Consegna lavori 2 anni. Docum. 6 giugno. Cauz. provv. L. 8000.

R. Prefettura di Padova (16 giugno, ore 12). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla sistemazione del fiume Gorzone dalla confluenza del canale S. Caterina fino a m. 222 inferiormente alla Pedagna di Stanghella, con coordinamento delle arginature dell'infimo tronco del canale S. Caterina e del fiume Fratta Gorzone, provvisoriamente aggiudicato per L. 416,455.30, col ribasso cioè del 10.53 0[0. Cauz. provv. L. 25,000.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Firenze (21 giugno, ore 10, def.). — Appalto e deliberamento definitivo dei lavori e provviste occorrenti per la rettificazione e sistemazione del fiume Arno fra gli abitati di Signa e Ponte a Signa, in provincia di Firenze, per assicurare la navigazione in quel tratto, per il presunto complessivo importo di L. 184,470.99 (Cauzione un decimo).

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Officina Costruzioni Artiglieria di Torino (30 maggio, ore 2, unico def.). — Appalto della fornitura di ferro, e cioè: chilogrammi 48,000 ferro fino in verghe, a L. 0.40; 2028 ordinario in lamiera grossa, a 0.30; 1404 id. in lamiera mezzana, a 0.35; 6630 scelto in lamiera grossa, a 0.40; 6864 id. in lamiera mezzana, a 0.45; 1989 id. in lamiera sottile, a 0.50; totale L. 27,035.10. Dep. L. 2704 in Tesoreria. Ultimaz. 70 giorni.

Direzione Artiglieria di Napoli (31 maggio, ore 10.30, unico def.). — Appalto della fornitura di ferro fino in verghe e scelto in lamiera grossa, punte di ferro e d'ottone, viti, piombi, raspe, scalpelli e lime di vario genere e dimensione, prezzi e quantità come da capitolato; totale L. 2245.50. Dep. L. 225. Consegna 20 giorni.

Direzione dell'Officina di Costruzioni d'Artiglieria di Torino (4 giugno, ore 9). — Appalto della fornitura d'acciaio dolce in verghe kg. 20,200, a L. 0.50, L. 10,100. Cauz. provv. L. 1010. Consegna 50 giorni.

Direzione Generale Arsenale di Spezia (4 giugno, ore 11). — Appalto della fornitura alla R. Marina di materiali per la protezione metallica di condotture elettriche sulle RR. navi, per complessive L. 94,000 da consegnarsi nei RR. Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia e Taranto, a seconda delle richieste. Risultati d'asta 9 giugno. Fatali 26 giugno, ore 12. Cauz. L. 9400.

Ministero Poste e Telegrafi — Roma (14 giugno, ore 15). — Appalto triennale della fornitura dei seguenti materiali: piastre di ghisa per l'impostazione 500 entro il mese di ottobre 1902; id. 500 id. gennaio 1903; id. 700 id. luglio 1903; id. 700 id gennaio 1904; id. 800 id. luglio 1904; id. 800 id. gennaio 1905. Totale 4000 a L. 15, L. 60,000. — Targhe di ghisa per l'impostazione 150 entro il mese di ottobre 1902; id. 150 id. gennaio 1903; id. 150 id. luglio 1903; id. 150 id. gennaio 1904; id. 200 id. luglio 1904; id. 200 id. gennaio 1905. Totale 1000 a L. 4.50, L. 4500. Importo complessivo L. 64,300. Fatali 26 giugno, ore 15. Cauz. provv. L. 500.

Ministero Poste e Telegrafi — (9 giugno, ore 15, def.). — Appalto della fornitura di kg. 60,000 di solfato di rame a L. 0.75, L. 45,000 Dep. L. 500.

Direzione di Artiglieria, Laboratorio Pirotecnico — Bologna (28 maggio, ore 16, unico def.). — Appalto della fornitura di chilogrammi 1000 di rame in pani a L. 2.60; kg. 1000 di rame in verghe a L. 2.80; kg. 1100 di stagno in pani a L. 4.60 per complessive L. 10.460. Cauz. L. 1046. Consegna 30 giorni.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		Maggio 17	Maggio 24
Azioni Ferrovie Biella	L.	540	540
» » Mediterranee	»	457	457.50
» » Meridionali	»	657	656.50
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	L.	398	398
» » » (2ª »)	»	380	380
» » Secondarie Sarde	»	225	225
» » Sicule.	»	600	666
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e			
» » Sicule *A. B. C. D.* . .	»	341	340.50
» » Cuneo 3 0[0	»	363	363
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1[2 % . . .	»	99.40	99.40
» » Mediterranee 4 0[0 . .	»	501 50	501.25
» » Meridionali.	»	334	334
» » Palermo-Marsala-Trapani	»	320.50	321
» » » 2ª emiss. »		318	319
» » Sarde, serie *A*.	»	333	333
» » » serie *B*.	»	333	333
» » » 1879	»	333	333
» » Savona	»	362	362
» » Secondarie Sarde	»	505.50	508
» » Sicule 40[0 oro.	»	519	519
» » Tirreno	»	512	512
» » Vittorio Emanuele . .	»	363.50	364

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

31ª Decade — Dal 1° al 10 Maggio 1902

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
RETE PRINCIPALE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1902	105,865.00	3,384.00	17,418.00	127,812.00	1,574.00	256,048.00	618.00	414.00
1901	113,143.00	2,692.00	15,780.00	133,322.00	1,620 00	266,556.00	618.00	431.00
Differenze nel 1902	— 7,277.00	+ 692.00	+ 1,638 00	— 5,510.00	— 46.00	— 10.508 00	»	— 17.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1901 AL 10 MAGGIO 1902.								
1901-902	3,097,966.00	81,082.00	690,059.00	4,405,614 00	43,443.00	8,318,164.00	618 00	13,460.00
1900-901	3,041,654.00	76,283.00	692,021.00	4,387,005.00	48,632.00	8,245,595.00	618.00	13,342.00
Differenze nel 1901-902	+ 56,312.00	+ 4,799.00	— 1,962.00	+ 18,609.00	— 5,189.00	+ 72,569.00	»	+ 118.00
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1902	29,718.00	978.00	9,965.00	24,487.00	744.00	65,892.00	482.00	137.00
1901	33,280 00	675.00	5,837.00	23,106.00	1,754 00	64,652.00	482.00	134.00
Differenze nel 1902	— 3,562.00	+ 303.00	+ 4,128.00	+ 1,381.00	— 1,010.00	+ 1,240.00	»	+ 3.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1901 AL 10 MAGGIO 1902.								
1901-902	1,130,476.00	25,194.00	331,183.00	769,240.00	9,824.00	2,265,917 00	482.00	4,701.00
1900-901	1,076,711.00	22,579.00	306,701.00	805,078.00	10,501.00	2,221,570.00	452.00	4,609.00
Differenze nel 1901-902	+ 53,765.00	+ 2,615.00	+ 24,482.00	— 35,838.00	— 677.00	+ 44,347.00	»	+ 92.00
STRETTO DI MESSINA								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1902	3,549.00	343.00	582.00	2,626.00	»	7,100.00	28.00	309.00
1901	3,583.00	133.00	490.00	1,792.00	»	5,998.00	28.00	261.00
Differenze nel 1902	— 34.00	+ 210.00	+ 92.00	+ 834.00	»	+ 1,102.00	»	+ 48 00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1901 AL 10 MAGGIO 1902.								
1901-902	126,067.00	6,083.00	30,197.00	64,581.00	61.00	226,989.00	28.00	9,869.00
1900-901	111,277.00	4,091.00	23,002.00	56,753.00	61.00	195,184.00	28.00	8,486.00
Differenze nel 1901-902	+ 14,790.00	+ 1,992.00	+ 7,195.00	+ 7,828.00	»	+ 31,805.00	»	+ 383.00

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (2) 1a classe	Londra (2) 2a classe	Parigi (3) 1a classe	Parigi (3) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Londra (4) validità	Parigi (5) 1a classe	Parigi (5) 2a classe	Parigi (5) validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne) .	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 65	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	-			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	.			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	-			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	-			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario e a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno, italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE							Treno lusso PENINSULAR-EXPRESS part. da Londra il venerdì
					(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	—	9 — a.	10 — a.	—	—	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	—	—		—	11 — a.	—		—
Douvres. . . . . . . —	—	11 06 a.		—	1 — p.	11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	—	12 31 p.		—	2 20 p.	12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	(F)	12 35 p.		—	2 24 p.	12 24 a.		12 24 a.
	W. R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 20 p.		—	3 — p.	1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 26 p.		—	3 06 p.	1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.		1 58 p.		—		2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.		1 59 p.		—		2 31 a.		
Folkestone . . . Par.			11 50 a.	—				
Boulogne (Buffet) Maritime o. E. oc. Arr.			1 30 p.	—				
Boulogne Maritime ora fr. Arr.			1 34 p.	—				
Boulogne Maritime ora fr. Par.			2 20 p.	—				
Boulogne Central Arr.			2 25 p.	—				
Boulogne Central Par.			2 35 p.	—				
Amiens (Buffet) Arr.		3 44 p.	4 10 p.	—	5 16 p.	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.		3 49 p.	4 15 p.	—	5 21 p.	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.	5 45 p.	5 50 p.	—	7 — p.	5 50 a.		Per la grande cintura
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	5 52 p.	—	7 42 p.	—	7 42 p.	7 03 a.		
Paris-PLM (Buff.) Arr.	6 32 p.	—	8 32 p.	—	8 32 p.	7 43 a.		
	1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)	1a 2a cl.	1a 2a cl.	Lusso (X)	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	10 20 p.	10 30 p.	1 35 p.	9 30 a.	2 — p.	
Dijon . . . . Arr.	12 20 p.	1 33 a.	2 40 a.	3 45 a.	5 38 p.	2 24 p.	7 15 p.	9 35 a.
Evian . . . —	2 16 p.	10 45 a.	—	2 16 p.	—	—	—	—
Genève . . . . —	10 43 a.	6 57 a.	—	11 14 a.	—	10 45 p.	—	—
Le Fayet-St-Gervais (Chamonix) . . . . —	8 31 p.	12 20 p.	—	8 — p.	—	—	—	1 — p.
Aix-les-Bains . . . . —	8 58 a.	6 02 a.	6 46 a.	1 54 p.	9 39 p.	8 51 p.	12 21 a.	1 42 p.
Chambéry . . . . . . —	9 34 a.	6 37 a.	7 10 a.	2 31 p.	9 59 p.	9 26 p.	12 45 a.	2 03 p.
Modane . . . . —	1 46 p.	—	9 57 a.	7 42 p.	12 29 a.	—	3 31 a.	4 55 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	18 55	—	14 22	4 55	—	—	8 20 a.	21 16
Torino. . . . . . . Par.	20 —	—	14 50	6 45	—	—	8 45	Sleeping-cars con Dining-car
Novara . . . . . . Arr.	21 56	—	16 47	9 14	—	—	10 55	
Milano . . . . . . Arr.	23 05	—	17 45	10 15	—	—	12 6	
Venezia . . . . . . Arr.	—	—	23 30	—	—	—	18 45	
Torino. . . . . . . Par.	20 05	—	15 —	5 25	—	—	8 40	
Genova . . . . . . Arr.	23 20	—	18 25	8 45	—	—	12 —	
San-Remo. . . —	5 45	—	23 33	—	—	—	16 44	
Pisa. . . . . —	3 20	—	23 25	12 35	—	—	17 —	
Firenze . . . . —	7 15	—	1 20	17 28	—	—	19 15	
Livorno . . . . —	5 36	—	0 7	15 5	—	—	18 —	
Roma . . . . —	10 10	—	7 —	19 15	—	—	23 43	
Napoli . . . . —	18 35	—	13 36	0 35	—	—	7 —	
Brindisi . . . . —	—	—	8 16	—	—	—	18 7	
Torino. . . . . . . Par.	20 05	—	—	—	—	—	8 40	21 30
Alessandria . . . . Arr.	21 32	—	—	—	—	—	10 13	22 59
Bologna . . . . —	2 31	—	—	—	—	—	14 50	3 01
Ancona . . . . —	7 13	—	—	—	—	—	23 —	6 40
Brindisi. . . . —	21 48	—	—	—	—	—	10 59	17 20
Firenze . . . . —	6 34	—	—	—	—	—	18 3	
Roma . . . . —	13 10	—	—	—	—	—	23 25	Arrivo a Brindisi la domenica
Napoli. . . . . . . Arr.	18 35	—	—	—	—	—	7 —	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . Par.	8 50	—	—	15 5	Lusso (X)	—	—
Roma . . . . —	14 30	—	—	23 10		—	—
Firenze . . . . —	21 10	—	—	6 10	—	—	—
Brindisi . . . . —	7 —	—	—	17 33	—	—	—
Ancona . . . . —	20 25	—	—	5 35	—	—	—
Bologna . . . . —	1 35	—	—	10 30	—	10 30	—
Alessandria . . . . . —	7 15	—	14 20	17 10	—	21 55	—
Torino. . . . . . . Arr.	9 2	—	16 05	19 10	—	23 35	—
Brindisi . . . . . . Par.	—	—	18 35	—	—	9 42	—
Napoli. . . . . —	8 50	—	15 50	—	—	23 15	—
Roma . . . . —	14 50	—	21 —	—	14 20	8 15	—
Livorno . . . . —	21 6	—	2 —	8 30	19 25	13 15	—
Firenze . . . . —	19 35	—	21 5	7 15	17 30	12 10	—
Pisa. . . . . —	22 15	—	3 5	9 8	20 45	15 —	—
San Remo . . . —	18 32	—	1 45	8 9	—	14 15	—
Genova . . . . —	3 5	—	7 5	14 55	0 35	20 —	—
Torino. . . . . . . Arr.	7 —	—	10 25	19 10	4 50	23 35	—
Venezia . . . . . . Par.	—	—	—	8 45	—	14 —	—
Milano . . . . . . Par.	—	—	7 5	16 —	—	20 15	—
Novara . . . . —	—	—	8 7	17 1	—	21 15	—
Torino. . . . . . . Arr.	—	—	10 20	19 5	—	23 10	—
	(D)						
Torino. . . . . . . Par.	7 45	—	13 30	19 30	4 26	—	24 —
Modane (ora franc.) . —	11 35 a.	—	5 20 p.	10 10 p.	7 24 a.	—	3 20 a.
Chambéry . . . . . . —	3 — p.	—	8 38 p.	12 22 a.	9 35 a.	6 47 a.	5 57 a.
Aix-les-Bains . . . . —	3 44 p.	—	9 12 p.	12 04 a.	9 55 a.	7 22 a.	6 18 a.
Le Fayet-St-Gervais —	11 15 a.	—	4 15 p.	2 — p.	—	—	—
Evian . . . . . —	12 38 p.	—	5 32 p.	—	—	4 40 a.	—
Genève . . . . . —	1 52 p.	—	8 02 p.	9 10 p.	—	5 52 a.	3 38 a.
	1a cl.						
Dijon . . . . —	12 4 a.	—	1 59 a.	5 9 a.	2 19 p.	1 23 p.	11 33 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	6 9 a.	—	6 38 a.	9 23 a.	6 41 p.	6 31 p.	5 15 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 12 a.		—	10 3 a.	—	6 47 p.	
Paris-Nord (Buffet Hôtel) Arr.	8 03 a.		—	10 52 a.	—	7 42 p.	
	1a 2a cl.	(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl.	Déjeun. 1a 2a cl. W.R(A)		Pranzo 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord (Buffet Hôtel) Par.	8 40 a.	9 35 a.	10 30 a.	11 20 a.	—	9 — p.	
Amiens (Buffet) Arr.	10 28 a.		12 mer.	12 52 p.	—	10 46 p.	
Amiens (Buffet) Par.	10 33 a.		12 20 p.	12 57 p.	—	10 51 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	12 18 p.		1 50 p.		—		
Boulogne Central Par.	12 23 p.		1 53 p.		—		
Boulogne Maritime ora fr. Arr.			1 58 p.		—		
Boulogne Maritime ora fr. Par.			2 12 p.		—		
Boulogne Maritime ora E. oc. Par.			2 08 p.		—		
Folkestone . . . Par.			4 10 p.		—		
Boulogne-Tintelleries Arr.	12 07 p.				—	12 31 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.	12 09 p.				—	12 33 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.	12 45 p.			2 55 p.	—	1 12 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.	12 57 p.	1 15 p.		3 01 p.	—	1 21 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.	1 30 p.			3 19 p.	—	1 39 a.	
Calais Maritime ora Eur. occ. Par.	1 26 p.			3 15 p.	—	1 35 a.	
Douvres. . . . . . . —	3 05 p.			5 15 p.	—	3 40 a.	
Londres Victoria . Arr.	—			7 — p.	—	—	
Londres Ch.-Cross. Arr.	4 55 p.		5 50 p.	—	—	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3 classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1 e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant riservato ai viaggiatori di 1a classe. Non sono ammessi i viaggiatori di 2a classe se non pagano il supplemento dalla 2a alla 1a classe. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 p e da Parigi-Lione alle 10.30 ant. — *Da P.-L.-M. verso Calais* Una vettura di 1a e 2 classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Calais col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi Nord alle 11.20 ant. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.30 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu): 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino. — (X) Dal 20 novembre al 9 gennaio i treni di lusso Parigi-Roma avranno luogo tre volte per settimana, cioè: il lunedì, mercoledì e venerdì in partenza da Parigi; martedì, giovedì e sabato in partenza da Modane. Dal 10 gennaio fino al 15 maggio tutti i giorni. Questo treno è composto di *wagons-lits* e di *restaurant.*

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE
STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Avviso di rimborso d'Azioni e d'Obbligazioni 4 0|0.

Il giorno 15 corrente ebbe luogo l'estrazione delle Azioni e delle Obbligazioni Mediterranee 4 0|0, secondo le rispettive Tabelle d'ammortamento.

I Bollettini contenenti i numeri estratti sono a disposizione degli interessati presso le Casse e Banche incaricate del pagamento delle cedole.

Contro rilascio del Titolo sorteggiato, il portatore riceverà, dal 1° luglio p. v., l'importo delle corrispondenti Azioni od Obbligazioni al loro valore nominale, e al portatore di Azioni verrà rilasciata a suo tempo, in luogo del Titolo estratto, la corrispondente Cartella di godimento.

Milano, li 16 maggio 1902.

LA DIREZIONE GENERALE.

TORINO, 1902 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 33.

ANNO XXXV. Sabato, 31 Maggio 1902 NUM. 22.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

FERROVIA GENOVA-RIGOROSO-TORTONA

La Commissione, nominata dal Municipio di Genova per studiare le nuove progettate comunicazioni ferroviarie tra il Porto di Genova e le regioni d'oltre Appennino, ha pubblicato in questi giorni la sua Relazione.

La Commissione ha esaminato minutamente il progetto della Genova-Gavi-Novi in confronto della *direttissima* Genova-Rigoroso-Tortona, allacciata colla ferrovia esistente presso Serravalle Scrivia, manifestandosi favorevole a questo secondo progetto.

Della Genova-Novi-Gavi, che generalmente si ritiene preferibile, abbiamo dato ampi particolari nel n. 16 del 1901 del *Monitore*.

Ora, senza seguire la Relazione nelle sue lunghe considerazioni esposte per dimostrare la necessità, d'altronde riconosciuta da tutti, di una nuova linea per dare sfogo al sempre crescente traffico del Porto di Genova, crediamo, per la cronaca, di riferire la descrizione che fa la Commissione del progetto Genova-Rigoroso-Tortona.

§ 1. — Tracciato della linea e suo confronto con quello della Genova-Gavi-Novi.

L'interesse pubblico e le esigenze del servizio ferroviario si troverebbero completamente soddisfatti coll'attuazione della linea Genova-Rigoroso-Tortona, allacciata a Serravalle colla esistente ferrovia per Novi.

L'ingegnere Navone, partendo dal concetto di ottenere il massimo avvicinamento dinamico tra il Porto e la valle padana, propose di accedere direttamente dalla Polcevera alla Scrivia con una linea che attraversi l'Appennino mediante una galleria di base e che raggiunga il versante settentrionale ad un punto culminante cento metri circa più depresso del punto a cui si innalza la Succursale dei Giovi.

La Commissione riprodusse il concetto dell'ingegnere Navone in un progetto di massima, allegato alla Relazione del 7 dicembre 1900 (1), e vi fece in seguito piccole aggiunte e varianti, non modificando i caratteri essenziali della linea, i cui dati principali possono così riassumersi:

Le origini sono quelle stesse stabilite per la Genova-Gavi-Novi, cioè la stazione Genova-Principe ed il parco al Campasso. Il tratto, che da questi punti giunge al torrente Secca, segue la sinistra falda della Polcevera, come la Genova-Gavi-Novi. Al di là del torrente la sede stradale si adagia lungo i terreni che ne formano la sponda destra, e dopo dieci chilometri e mezzo circa dalla stazione Principe, e circa otto chilometri dal Campasso, giunge alla stazione della Secca, lunga 800 e più metri alla quota (88.60).

Presso la stazione stessa vi ha l'imbocco sud della prima galleria di attraversamento dell'Appennino, lunga 3800 metri, il cui sbocco verso nord nella valle del Riccò, si ottiene mediante l'apertura di una trincea lunga 100 metri, ed ove il piano del ferro trovasi a metri 55 circa sotto il livello medio del terreno superficiale. Segue quindi la galleria del valico, che ha una lunghezza di 14,700 metri e sbocca a Rigoroso nella Scrivia in un'ampia stazione, lunga oltre due chilometri, il cui pianoro è a 230 metri circa sul livello del mare, punto culminante della linea.

Da questa stazione si dipartono due rami, i quali per alcuni chilometri corrono parallelamente alla sponda sinistra della Scrivia. Uno di essi, attraversata questa dopo che vi è affluita la Borbera, tocca il piano di Stazzano, attraversa in galleria Monterosso, passa per Cassano, per Villalvernia e si allaccia colla esistente rete ferroviaria presso Tortona.

L'altro ramo, mantenendosi sempre sulla sinistra della Scrivia, si raccorda colla ferrovia esistente tra Genova-Novi prima di Serravalle.

Il descritto tracciato dalla Secca a Tortona è disposto secondo lunghissimi rettifili, raccordati da curve di raggio amplissimo; dalla Secca al Campasso e al Principe è mistilineo, con curve di raggio non inferiore mai ai 750

(1) Vedi « Il problema ferroviario in relazione al Porto di Genova »

metri. In senso altimetrico il tracciato presenta dal Campasso a Rigoroso acclività dell'otto circa per mille, e da Tortona a Rigoroso del quattro e mezzo circa.

§ 2. — Obbiezioni mosse intorno all'esercizio e alla costruzione della linea.

Tutte queste informazioni di fatto fanno riconoscere come la Genova-Rigoroso-Tortona soddisferebbe nel modo più completo le necessità dei movimenti commerciali, unendo Genova coi principali suoi mercati mediante una linea breve, piana, molto depressa, che avrebbe i veri caratteri di una direttissima linea di pianura.

La somma sua convenienza in confronto delle esistenti linee e della progettata per Gavi-Novi è stata da tutti riconosciuta.

Ma altri hanno asserito che l'apertura della galleria del valico nella direttissima presenterebbe ostacoli quasi insuperabili, che in pratica potrebbero diventarlo del tutto, e che quanto meno l'esecuzione della linea richiederebbe una ingente somma, mentre ne riuscirebbe limitata la potenzialità.

In una serena discussione tecnica non può essere posta in dubbio la possibilità di perforare una terza e più lunga galleria attraverso i Giovi; nè può ammettersi che l'arte del costrurre, dopo gli immensi progressi odierni, debba dichiararsi incapace di eseguire un'opera simile ad altra già compiuta, mentre l'arte stessa, potendosi prevedere sull'esempio del passato gli ostacoli, sa predisporre mezzi sicuri e più economici per superarli.

Il dubbio non ha fondamento, come non sono fondate le asserzioni intorno alla insufficiente capacità ed alla ingente spesa di costruzione della direttissima.

§ 3. — Potenzialità della linea.

Non appena il progetto di questa fu reso di pubblica ragione, da alcuni si disse che la potenzialità della linea sarebbe quella consentita dalla galleria del valico, esercitata colla prescrizione della via libera tra i suoi punti estremi, che distavano, secondo il progetto stesso, di metri 18,600.

Non si vuole ammettere che possa la galleria esercitarsi, suddividendola in più sezioni di blocco, e si afferma che per la contemporanea presenza di più locomotive in ascesa si svilupperebbe tale quantità di fumo, da impedire le segnalazioni ottiche, alle quali è anche raccomandato l'uso del blocco.

Nè si vuol riconoscere che nella galleria della direttissima rettilinea, con pendenza del 7.50 per mille circa, il fumo ed il gas si svilupperebbero in proporzioni minori di quanto avviene nella galleria di Ronco, la quale ha un tracciato curvilineo ed una pendenza del 12 per mille.

Neppure vuolsi che a rinnovare l'aria nella galleria possa essere efficace la ventilazione artificiale, che pure dà ottimi risultati in quella del Gottardo, lunga 15 chilometri, e mentre potrebbe essere molto facilitata, anche nella parte centrale della nuova galleria, applicando aspiratori o compressori ai pozzi, che verrebbero eseguiti per accelerarne il traforo.

Nè si consente infine che la trazione possa farsi con mezzi e con sistemi diversi dagli attuali, i quali o non svilupperebbero fumo e gas, o potrebbero produrne in limitatissima quantità.

Insomma si pretende che, chiusa ogni via ad ulteriori innovazioni nell'esercizio ferroviario, non si possa nella galleria della direttissima far transitare contemporaneamente più treni, susseguentisi a determinati intervalli, onde dicesi che vi si potrebbero attivare giornalmente 8 treni-viaggiatori, 24 per le merci, composti di 50 carri, che quindi la capacità della linea sarebbe di 1200 carri merci; molto limitata in confronto della spesa di costruzione.

La Commissione, che ha piena fiducia nei continui progressi della meccanica, è ben persuasa che si saprebbe garantire nella galleria l'esercizio di blocco sulle diverse sezioni in cui fosse divisa; ma per eliminare intanto ogni dubbio intorno alla possibilità di esercitare il tratto tra la Secca e Rigoroso in due sezioni almeno, ha pensato che si può valicare l'Appennino tra i punti stessi, suddividendo la lunga galleria in due distinte, intercalandovi un tratto a cielo scoperto di circa metri 100 di lunghezza, per dare ivi sede opportuna alla stazione di blocco.

Affermasi, senza ragione provata, che questa soluzione non è permessa dalle condizioni altimetriche della linea in rapporto al livello esterno del suolo soprastante, mentre i particolari della trincea, interposti alle due gallerie, allegati a questa Memoria, dimostrano l'affermazione non esatta.

Trovasi invero il piano delle rotaie sottoposto 55 metri circa al livello del terreno superficiale, ma la trincea vi può essere praticata a guisa di un grandissimo pozzo, tagliando il terreno e disponendone per un'altezza di 25 metri circa le pareti colla inclinazione di 45 gradi, e, per la rimanente inferiore altezza di metri 30, tenendo le due sponde parallele all'asse longitudinale quasi verticali, munendole di due muri paralleli, tra i quali se ne innalzerebbero altri trasversali ad arcate per contrastare più efficacemente le opposte spinte.

La trincea è quindi opera attuabile senza difficoltà alcuna, e non è opera eccezionale.

Molti esempi potrebbero essere citati per accertare la esecuzione di profondi tagli di terreno praticati in lavori ferroviari; ma, per richiamarne un solo assai noto in oggi, basterà accennare alla grande trincea che si pratica per formare la sede della nuova stazione Genova-Principe, ove la sponda verso monte del taglio viene assicurata per una lunghezza di oltre 250 metri da un muro di sostegno, alto, nella massima parte, più di 30 metri, il quale, mentre non è contrastato, come lo sarebbero i muri della proposta trincea, deve altresì garantire la stabilità delle opere e dei terreni che si sopraelevano di molto oltre il ciglio del muro stesso.

E poichè il richiamo degli esempi può confortare l'animo dei dubbiosi, è bene ricordare ancora che il provvedimento di suddividere con profonde trincee le gallerie, ove manifestaronsi difficoltà di sgombrarle dal fumo, venne già adottato in Italia.

La galleria del Piteccio, sul tratto Porretta-Pistoia, lunga 1753 metri, formata planimetricamente da due curve di 300 metri di raggio, risvoltanti in senso contrario, con interposto rettilineo di metri 155.53, fu negli anni 1883-84 suddivisa in tre gallerie, denominate di Piteccio, Vignacci e Tabbiana. E ciò si ottenne praticando due tagli a tronco di piramide quadrangolare, l'uno lungo 24 metri al piano delle rotaie, e metri 18 il secondo, ed assicurandone le sponde con robusti muri di sostegno, altri 23 metri, in corrispondenza del primo taglio, aperto nel fosso del Castagno, e con un'altezza di oltre 28 metri nel secondo pozzo, al fosso dei Vignacci.

Giova notare che ad ottenere una rapida rinnovazione d'aria nelle gallerie non valse forse il provvedimento adottato, perchè troppo limitata fu la lunghezza dei tagli al piano del ferro. Ma non vi ha dubbio invece che, intercalando tra due gallerie, come è proposto per la direttissima, la trincea lunga 100 metri, possa essere ivi assicurato il funzionamento del blocco, anche quando siano conservate e la trazione a vapore e le attuali segnalazioni ottiche, e che le due tratte della linea, costituite dalle due gallerie, debbano considerarsi nei riguardi dell'esercizio tra di loro indipendenti, come tronchi di ferrovia a cui sia interposta una stazione.

Ciò ammesso, la più lunga galleria da esercitarsi colla prescrizione della via libera, tra la trincea e lo sbocco nord a Rigoroso, avrebbe una lunghezza di 14,700 metri e la sua potenzialità salirebbe a 1700 carri merci.

Questo limite rappresenta la massima capacità conseguibile?

Chi, scevro da ogni preconcetto, si faccia a considerare come la galleria di metri 14,700 potrebbe suddividersi in

più tratte, come con segnalazioni acustiche, o con altri facili e sicuri mezzi, non fondati esclusivamente sulla visibilità dei fanali, e generati anche da correnti elettriche, sarebbe garantito il funzionamento del blocco colla trazione a vapore; e chi pensa come la nuova linea sia predisposta ad essere esercitata colla trazione elettrica, la cui applicazione alle ferrovie sarà un fatto compiuto prima dell'apertura del nuovo valico appenninico, poichè tanti ingegni vi studiano da ogni parte del mondo, si farà persuaso che la direttissima avrà una capacità doppia e tripla di quella che compete alla galleria esercitata colla prescrizione della via libera, una capacità quindi molto superiore ai futuri bisogni dei traffici.

E pertanto, senza addurre altre nuove ragioni, è lecito dichiarare infondata l'affermazione di coloro che pretendono sia la potenzialità della direttissima insufficiente ed identica a quella della Succursale dei Giovi.

§ 4. — Costruzione della linea.

Fu detto che la direttissima potrà eseguirsi solo quando si facciano sacrifizi rilevanti di capitali e di tempo. E se ne determinò il preventivo di costruzione in cifra tanto esagerata, che si sarebbe dispensati dal discuterlo, se non fosse stato riportato in un giornale tecnico (1).

A) Galleria del valico.

Pretendesi che la galleria del valico attraversi in tutto il percorso i terreni più cattivi perforati colle due gallerie dei Giovi, che l'apertura della stessa debba in oggi costare 5000 lire per ogni metro lineare, quanto, cioè, il Governo, dicesi, ha pagato per l'esecuzione di quella di Ronco, e che perciò l'intiera galleria debba costare 93 milioni.

Questa valutazione non può a meno di apparire esageratissima, quando si pensi che il traforo del Cenisio rinvenne 5400 lire al metro, che quello del Gottardo fu liquidato in lire it. 4300, comprese le spese di amministrazione, di direzione, di interessi, ecc., le quali salirono a 398 lire per metro, che quello dell'Arlberg fu pagato 3979 lire, e che infine i lavori per l'apertura del Sempione furono appaltati *à forfait* ad un prezzo corrispondente a L. 3500 circa per ogni metro lineare.

(1) La spesa di costruzione è stata approssimativamente determinata dalla Commissione nelle seguenti cifre, come risulta dalla sua Relazione 7 dicembre 1900, a pag. 98:

Nuovo tronco dall'estremo nord del parco del Campasso all'imbocco sud della galleria del valico: metri 8810 × L. 1500	L.	13,215,000
Galleria del valico: m. 18,600 × L. 3000 . .	»	55,800,000
Dalla stazione di Rigoroso a quella di Tortona: m. 27,490 × L. 400	»	10,996,000
Somma a calcolo per opere complementari, stazioni, parchi, ecc.	»	4,989,000
Costo della linea	L.	85,000,000
Raccordo della nuova linea colla esistente presso Serravalle	L.	1,325,000

Il problema ferroviario del Porto di Genova venne recentemente esaminato in una serie di articoli inseriti nel *Giornale dei Lavori Pubblici e delle Strade Ferrate*, nei numeri 2, 3, 4, 5 del corrente anno. — Ivi leggesi che il preventivo di costruzione della « direttissima » dovrebbe modificarsi come segue:

Tronco da Rivarolo alla Secca (metri 8810 a L. 1500)	L.	13,215,000
Galleria del valico (m. 18,600 a L. 5000) .	»	93,000,000
Tronco da Rigoroso allo sbocco della galleria di Monterosso	»	18,000,000
Da ivi a Tortona	»	6,596,000
Raccordo colla Genova-Novi a Serravalle . .	»	2,120,000
Somma a calcolo per opere complementari, parchi, stazioni, impianti diversi, spese contratto ed imprevisti	»	6,096,000
	L.	139,000,000

Indicazione delle gallerie	Lunghezza — Metri	Quota del punto più elevato del ferro — Metri	Pendenza per mille	Data dell'esecuzione — Anni
Moncenisio .	12220	1338	22 - 1[2	1857-1871
S. Gottardo .	14984	1154	5.8 - 1[2 - 2	1872-1880
Arlberg . .	10260	1310	2 - 15	1880-1883
Sempione (1)	19730	704.20	7 - 2	Inizio lavori 4 dic. 1898

La valutazione stessa è anche errata, perchè non corrisponde a quanto il Governo ha pagato per la galleria di Ronco; e non è giustificata perchè è molto lungi dal corrispondere a quanto sarebbe costata la galleria stessa, se i lavori fossero stati regolarmente condotti, tenendo conto di tutte le previsioni che era lecito trarre dalla costruzione dell'antica galleria dei Giovi.

Ed invero i lavori del secondo tronco della Succursale, in cui era compresa l'apertura della galleria di Ronco, furono liquidati in lire 32,916,512, e dallo Stato furono spesi altri 10 milioni circa per i lavori di completamento di una parte della galleria, stralciata in seguito dall'appalto; onde i lavori tutti costarono circa 43 milioni.

In questa somma è però compreso anche il costo delle opere costruite nelle due tratte a cielo scoperto, dello sviluppo di un chilometro e mezzo circa, nelle quali tratte trovansi le stazioni di Mignanego e di Ronco, per cui detraendo dalla somma complessiva il costo di dette opere, risulta che lo Stato ha effettivamente pagato per la galleria circa 37 milioni e che per ogni metro lineare ha speso $\frac{37,000,000}{8291.40}$ ossia L. 4460 circa; quindi meno assai delle 5000 lire, che si pretende corrispondano al prezzo unitario.

Per apprezzare ora le circostanze che a tanto hanno fatto salire la spesa fatta dallo Stato per l'apertura della galleria di Ronco, è molto opportuno richiamare le fasi principali per le quali è passata la sua costruzione.

Doveva la galleria, lunga m. 8291.40, compiersi in due anni, adottando per tre quarti circa della sua lunghezza un rivestimento dello spessore di m. 0.53 senza arco rovescio, per la rimanente lunghezza un rivestimento di m. 0.67 con arco rovescio di m. 0.40; ed in base ai prezzi del Capitolato d'appalto il costo avrebbe dovuto rinvenire a L. 1332.80 per metro lineare.

Prima però di intraprendere il lavoro, e dopo che fu iniziato nel maggio 1883, tra il Governo e l'Impresa Ottavi, che aveva assunto in appalto le opere del secondo tronco, si stabilivano accordi per modificare il programma dei lavori, la sagoma normale della galleria, le dimensioni e la qualità delle murature di rivestimento, in correlazione alla natura dei terreni non corrispondenti alle previsioni del progetto.

Ed infine, nel febbraio del 1886, stipulavasi un nuovo contratto informato al concetto di lasciare all'Impresa piena

(1) Dal contratto d'appalto 15 agosto 1898 rilevasi:

Art. 1. *Oggetto del contratto.* — Il presente contratto ha per oggetto la costruzione di un tunnel ad una via di circa 19,780 m. di lunghezza attraverso il Sempione ed, eventualmente, di un secondo tunnel, egualmente ad una via di circa 19,750 m. di lunghezza, parallelo ad ovest del primo, alla distanza di 17 metri.

Art. 5. *Prezzi.* — La Compagnia pagherà all'Impresa i prezzi seguenti:

1. Per tutte le installazioni speciali indicate all'art. 3	L.	7,000,000
2. Per il primo tunnel ad una via coll'allargamento al punto culminante per la via di incrocio, comprese le gallerie trasversali	»	47,500,000
3. Per l'esecuzione del secondo tunnel . . .	»	15,000,000
Totale	L.	69,500,000

Quindi il costo unitario medio risulta $\frac{69,500,000}{19,740}$ = L. 3520 circa.

scelta dei mezzi di esecuzione e piena libertà di condotta dei lavori. L'Impresa obbligavasi a proprie spese, rischio e pericolo a dare compiuta la galleria, adottando rivestimenti non inferiori a m. 1.08 e maggiori, ove lo richiedesse la stabilità dell'opera, e a ricostruire le parti, che in qualunque tempo eseguite presentassero lesioni, con uno spessore conveniente, tutto ciò mediante il prezzo fisso ed invariabile di L. 3300 al metro lineare.

Venivano quindi con lena attivati i lavori e, nel novembre del 1886, compievasi la perforazione dell'intera galleria in avanzata, ed al 31 dicembre trovavasi completamente rivestita per una lunghezza m. 6827, rimanendo in costruzione due soli nuclei.

Nel frattempo però in alcune tratte cominciavansi a presentare maggiori difficoltà e manifestavansi guasti e deformazioni nelle murature, a cui cercavasi di riparare.

In ordine alle difficoltà potevasi la galleria considerare divisa nei quattro seguenti tratti (1):

1° tratto dall'imbocco sud alla progressiva 1060, nel quale eransi eseguite parecchie ricostruzioni e riparazioni, che procedevano però abbastanza bene;

2° tratto sino alla progressiva 2380, avente così la lunghezza di m. 1320, nel quale si presentavano difficoltà veramente rilevanti;

3° tratto di m. 2620 sino al chilometro 5, nel quale non si presentavano che fatti saltuari, con parziali restauri e ricostruzioni per lo più parziali, nel resto la galleria era in buone condizioni;

4° tratto di m. 3290, dal chilometro 5 allo sbocco nord, che era stato eseguito senza alcuna anormalità adottando un rivestimento colla grossezza di 0.81 nei volti e di 0.53 nell'arco rovescio.

Sosteneva l'Impresa che le difficoltà riscontrate nel secondo tratto non potevansi superare colla sagoma della galleria e colla struttura e natura delle murature di rivestimento prescritte dal contratto; l'Amministrazione appaltante a sua volta eccepiva che la condotta dei lavori da parte dell'Impresa non era stata conforme alle esigenze del terreno e che alla medesima erano da attribuirsi i guasti e le deformazioni che andavano manifestandosi nei diversi anelli di rivestimento.

Da ciò nasceva una vertenza, sottoposta ad un collegio arbitrale; sospendevansi quindi i lavori nei primi due tratti, limitandosi dal gennaio al maggio 1887 a mantenere con opere provvisorie gli scavi aperti e le murature rovinate.

Prima però che il giudizio avesse il suo svolgimento, l'Amministrazione governativa e l'Impresa convenivano di transigere la lite, in modo che lo Stato riprendevasi il tratto di galleria in contestazione, lungo 2500 metri circa dall'imbocco sud fino al pozzo n. 2 nel rio Migliarese profondo 170 metri circa, esonerando l'Impresa da ogni suo obbligo, ferma restando però per la rimanente parte della galleria la convenzione del 1886.

I lavori venivano quindi liquidati applicando a tutta la galleria non compresa nello stralcio, lunga 5790 metri dall'imbocco nord al pozzo 2, il prezzo fisso di 3300; valutando i lavori eseguiti nella parte di galleria stralciata dall'appalto in L. 5,933,176; rimborsando il maggior costo delle demolizioni e ricostruzioni operate in tutta la galleria, in confronto di quelle previste all'atto della stipulazione della convenzione del 1886, in L. 1,445,958; determinando in L. 410,573 i compensi per le spese di manutenzione ed in L. 231,151 l'indennità per la parziale risoluzione del contratto.

L'Amministrazione dello Stato il 25 gennaio 1887 entrava in possesso della parte di galleria stralciata dall'appalto e ne affidava il compimento alla Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo, a rimborso di spese, lasciandole la più ampia libertà tanto nell'ordine tecnico, quanto in quello amministrativo.

La Società modificava la sagoma della galleria, dandole una forma perfettamente circolare; variava la struttura murature, aumentandone lo spessore; tentava di costrurre dapprima separatamente i piedritti, poi la calotta e per ultimo l'arco rovescio; mutava indi procedimento, costruendo pel primo l'arco rovescio e successivamente i piedritti, poi la calotta. Questi tentativi non riuscendo e dovendosi raccorciare il tempo per la costruzione dell'arco rovescio, sostituiva alla muratura laterizia una robustissima platea di calcestruzzo di cemento. Ed infine, dopo ventun mesi di lavoro, con una spesa di circa 10 milioni riusciva a portare a compimento quella parte di galleria, sicchè questa veniva completamente ultimata ed aperta al pubblico servizio nell'aprile 1889. *(Continua)*.

(1) Vedi « Memoria tecnica » degli ing. F. Giordano, G. Lanino e F. Salmoiraghi (30 marzo 1887). — Roma, Tipogr. Eredi Botta.

LA RETE FERROVIARIA DEI PAESI BASSI

Penetrando in Olanda dal Belgio in ferrovia, l'impressione di trovarsi in un altro paese è assai più sensibile che fra il Belgio e la Francia.

Anche nella parte ove i due paesi offrono la maggiore somiglianza per la lingua, nella Campine di Anversa, si prova ad un tratto la sensazione di un popolo di uno spirito più metodico, rotto ad una disciplina seria, ragionata. In pari tempo si rileva minor tendenza al lusso ed al pomposo. Dopo le magnificenze della stazione di Anversa si giunge a Roosendaal, ove i fabbricati sono vasti, semplici e comodi. Il servizio è calmo, senza rumore; la folla non presenta la febbrile agitazione delle masse francesi. Per una singolarità che non si spiega, l'elemento vitale della ferrovia, la locomotiva, non ha in Olanda l'andatura robusta, pesante delle macchine del Belgio; esse sono di forma elegante, smilza, dipinte con colori delicati. Quelle della Compagnia delle Ferrovie Olandesi sono di un verde leggero, religiosamente preservate dalla polvere dalla pulizia costante, così cara al popolo neerlandese.

Il resto del materiale è sobrio, ma comodo. L'Olanda ha conservato le tre classi, e la prima è molto frequentata. I grandi vetri lasciano penetrare molta luce e permettono al viaggiatore di contemplare la campagna, le praterie interessanti per gli innumerevoli canali che le solcano, ed il bestiame superbo che le popolano.

Non bisogna cercare in Olanda grandi opere d'arte, salvo i ponti sul Reno, sulla Mosa e le loro diramazioni di delta, di cui quello di Moerdyck è una delle più belle opere del secolo.

Non trincee, non pendenze, appena delle curve a grande raggio presso le biforcazioni. Non vi sono adunque lavori difficili, ad eccezione di qualche rialzo della massicciata che richiede lavori di terrapieno nei luoghi acquitrinosi. Così, su quelle linee orizzontali, la cui massicciata è tenuta come il viale di un parco, i treni corrono senza sforzo ad una buona velocità media.

I treni sono numerosi, sulle grandi linee specialmente, ma sovratutto i treni viaggiatori. Ciò che colpisce in Olanda è il modesto numero delle lunghe file di vagoni, di furgoni, di carri carichi di merci che corrono o stazionano nelle contrade vicine.

La spiegazione è nella natura stessa del paese. I grandi fiumi sono i padroni dei trasporti, i canali innumerevoli che li riuniscono sono talvolta delle vie magnifiche portanti navi di grande portata, tal'altra modeste vie d'acqua per barconi.

Grazie a questa molteplicità di arterie navigabili, la maggior parte delle merci si trasportano in battello.

Questo servizio è tanto spinto, che il trasporto dei pacchi postali è ridottissimo: ovunque i battelli prendono i piccoli pacchi per un prezzo infimo.

Bisogna ricordare che l'Olanda non ha miniere di carbone, nè di ferro, e non un'industria potente; la popolazione è meno densa che nel Belgio, ed inoltre assai più

sedentaria per indole. Solo alla domenica notasi un'affluenza superiore. Lungo la settimana pochi si trasferiscono da un paese all'altro. È una constatazione curiosa, che non può a meno di farsi, soggiornando qualche tempo in Olanda.

Ciò nondimeno questo paese si è dotato di una fitta rete di ferrovie, se non come il Belgio, almeno come il nord-est della Francia, e le linee, esercitate senza lusso, assicurano un apprezzabile reddito, grazie all'amministrazione veramente commerciale da cui la rete è sorretta. Ferrovie olandesi, ferrovie di Stato, reti secondarie, tutte offrono lo stesso spettacolo di esercizio severamente guidato.

Vi è nei Paesi Bassi una rete di Stato, ma la sua formola non potrebbe soddisfare gli *statolatri*, che erigono a dogma la gestione ferroviaria per mezzo dei poteri pubblici. Lo Stato neerlandese ha costruito una parte delle sue linee, ed in luogo di assumere tutto il carico della direzione, lo ha affidato ad una « Compagnia per l'esercizio delle ferrovie dello Stato ». La rete così formata si estende su tutto il regno, salvo la provincia Noord-Holland, e si incrocia colle linee delle altre Compagnie. Comprende 1276 chilometri, più 101 chilometri (Tilburg a Bois-le-Duc ed a Nimegne,) riscattati dalla Compagnia, e 210 costrutti da varie Compagnie.

Questa rete non è di Stato che nominalmente. D'altronde altre linee (325 chilometri) costruite dai Paesi Bassi sono state affidate alla Compagnia delle Ferrovie Olandesi, che esercita inoltre due gruppi di linee: 266 chilometri costruiti da essa e 395 da altre Compagnie.

Oltre a queste due grandi reti e delle tramvie a vapore, l'Olanda possiede ancora, appartenenti a Compagnie distinte, la linea da Utrecht a Zwolle e Kampen, e quella da Boxtel alla frontiera germanica.

L'insieme è ripartito in modo che una concorrenza attiva regna fra questi vari elementi, ed occorse autorizzare le Compagnie a fare un esercizio comune sulle sezioni più frequentate.

Da Esschen a Rotterdam ed Utrecht, lo Stato e la Compagnia Olandese utilizzano le stesse rotaie; così pure da Arnheim a Venloo, da Nimegne a Cleves, da Arnheim alla frontiera germanica, verso Emmerick e Winterswijk.

La locazione da parte dello Stato è retta da tre convenzioni, concluse nel 1863, 1876, 1890. La Compagnia ha pagato una somma fissa ed assicurato allo Stato la metà dei benefizi oltre il 4 0|0, questo prodotto minimo essendo la parte degli azionisti. Gli utili sono d'altronde modesti, per il piccolo traffico delle merci.

Le linee dello Stato hanno dato il 5 0|0, le Ferrovie Olandesi il 4 0|0.

L'Olanda non possedendo miniere di carbone, è tributaria dell'estero per l'alimentazione delle sue locomotive. Ciò naturalmente cagiona un aggravamento nelle spese di esercizio.

In conclusione però, la rete neerlandese è ben costituita dal punto di vista degli interessi del pubblico, con linee parallele che si fanno concorrenza, e devono inoltre fare i conti con una navigazione interna straordinariamente intensa. Ciò nondimeno esiste anche là una questione di riscatto. Alcuni uomini politici, pochi finora, vorrebbero che lo Stato riscattasse tutte le linee e le esercitasse direttamente. In realtà il riscatto non avvantaggierebbe affatto il pubblico, come sostengono i radicali, che lo reclamano, perchè sopprimerebbe la concorrenza fra le varie linee, cioè la fine del regime che mantiene ora le tariffe in un giusto limite.

Soppressa questa rivalità, non si avrebbe più che uno strumento fiscale ed una distribuzione di impieghi a favore del partito dominante.

Vi è inoltre pericolo per la finanza dello Stato. Sopra le due reti non vi fu ammortizzamento, e tutti i lavori di miglioramento od estensione furono portati nel conto di primo impianto. Queste spese accrebbero il valore della rete, e quindi il numero dei milioni necessari per il riscatto.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Gli organici dei ferrovieri.

Il disegno di legge che sarà presentato alla Camera per regolare la questione degli organici non conterrà una vera e propria convenzione fra Governo e Società, ma determinerà i criteri che dovranno servire di base alla convenzione da stipularsi dopo approvata la legge.

Al disegno di legge saranno uniti come allegati due organici, uno conforme ai concetti delle Società, e l'altro corrispondente a quello voluto dal Governo e che richiede la nota maggiore spesa a carico dello Stato.

Il Ministero del Tesoro smentisce la notizia data da organi ufficiosi che per provvedere alle perdite derivanti al bilancio dalle applicazioni dei nuovi organici pei ferrovieri, si insista assolutamente nel voler aumentare la tassa di bollo sulle bollette di spedizioni di merci spedite per ferrovia. Il Governo anzi studierebbe di evitare l'aumento della tassa, assumendo direttamente la fornitura delle bollette.

><

Le ferrovie complementari.

Sono in corso trattative per la concessione della costruzione ed esercizio alle Società ferroviarie delle ferrovie complementari fra le quali alcune nel Mezzogiorno.

Le Società hanno già inviato sul luogo alcuni ingegneri per dar parere sul costo di costruzione di quelle linee.

><

Ferrovie Meridionali.

Il 28 maggio ebbe luogo a Firenze la preannunciata assemblea generale degli Azionisti della Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali.

Erano presenti 116 azionisti, rappresentanti 91,933 azioni, con voti 889.

Dopo la lettura della Relazione del Consiglio d'Amministrazione, che, come di consueto, pubblicheremo nei prossimi numeri, l'assemblea ha approvato il bilancio, fissando in L. 5 il dividendo per ognuna delle 420,000 azioni e cartelle di godimento, oltre gli interessi già corrisposti in lire venticinque.

><

L'ordinamento ferroviario.

L'on. Saporito, presidente della Commissione per le convenzioni ferroviarie, ha chiesto al Ministro dei Lavori Pubblici una nuova proroga per il compimento degli studi e la presentazione della relazione finale.

><

Conferenze per gli orari invernali.

Ci viene comunicato che nel prossimo mese di giugno avranno luogo ad Innsbruck le conferenze per trattare degli orari invernali 1902-903 delle grandi comunicazioni ferroviarie d'Europa.

Il cav. ing. Pietro Zacchi, regio Ispettore-capo dell'Ufficio Orari presso il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, rappresenterà l'Amministrazione Governativa italiana.

><

Sospensione del treno giornaliero direttissimo da Firenze a Venezia.

Colla fine del corrente mese verrà sospesa l'effettuazione del treno direttissimo giornaliero F V da Firenze

a Venezia, di cui la lettera circolare N. 4833-IV del 15 marzo scorso.

L'ultimo treno direttissimo F V partirà da Firenze alle ore 11.25 di sabato 31 andante.

><

Conferenze per il servizio postale sulle ferrovie.

Dal giorno 14 al 24 del corrente mese ebbero luogo presso il R. Ispettorato generale delle Strade ferrate, delle conferenze per l'approvazione del nuovo regolamento pel servizio postale sulle ferrovie.

Sono intevvenuti alle riunioni: *Per l'Ispettorato governativo*, i signori comm. Sanguini, R. Ispettore-capo Presidente, e cav. De Luca R. Ispettore; *per la Direzione generale dell'Adriatica*, il signor cav. Bavassano, Ispettore-principale; *per la Società Mediterranea*, il signor Costiglioni, Ispettore; *per la Rete Sicula*, il signor comm. Scialoia, rappresentante in Roma della Società; *per il Ministero delle Poste e dei Telegrafi*, i signori cav. Solaro, capo-sezione, e cavalieri Caruano e Farelli segretari.

A proposito delle conferenze di cui sopra, ci risulta che, dopo lungo dibattito fra i rappresentanti del Ministero delle Poste e dei Telegrafi e delle Società ferroviarie, si è giunti ad un accordo completo su tutti gli articoli del regolamento che sarà pertanto attuato al più presto.

><

Abbonamenti speciali fra Roma-Albano.

Siamo informati che, allo scopo di agevolare la villeggiatura ad Albano, sono intervenuti accordi fra la Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo e la Società delle Ferrovie secondarie romane, approvati dall'Ispettorato governativo, per la istituzione di abbonamenti speciali Roma-Albano, che permettano di approfittare anche dei treni della linea Roma-Cecchina-Albano, che offrono parecchie buone comunicazioni in aggiunta a quelle che si hanno sulla linea secondaria, e quindi una maggiore comodità pel pubblico. I prezzi di questi abbonamenti speciali saranno superiori a quelli dell'abbonamento normale sulla Roma-Albano delle Secondarie, del 20 per cento.

><

Treni speciali Roma-Ladispoli.

Durante la prossima stagione balneare saranno istituiti, come nello scorso anno, sulla linea da Roma a Ladispoli speciali treni-bagni composti di sole vetture di terza classe, con servizio economico e con distribuzione di biglietti di abbonamento personale per 30 corse ed altrettante di ritorno, al prezzo di L. 45.

Un esperimento analogo verrà fatto anche sulla linea Roma-Anzio-Nettuno, tanto per Albano quanto per Ciampino, al prezzo di L. 58. Contemporaneamente poi ai provvedimenti di cui sopra, tanto sulla linea Roma-Ladispoli che su quella Roma-Anzio-Nettuno, saranno istituiti, in via d'esperimento, biglietti di abbonamento per famiglie, pure per 30 corse di andata e ritorno, al prezzo di L. 55 per Roma-Ladispoli, e di L. 72 per Roma-Anzio-Nettuno.

><

I trasporti militari.

Non ostante tutto il buon volere messo dalla Commissione (composta dei rappresentanti dei Ministeri della Guerra e della Marina, dell'Ispettorato generale delle Strade ferrate, e delle Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia) incaricata dell'esame dello schema di nuovo regolamento per i trasporti militari, non è stato possibile completare il lavoro affinchè il nuovo regolamento potesse essere messo in vigore col 1° luglio p. v., contemporaneamente cioè alla riforma delle nuove concessioni speciali per determinati trasporti in ferrovia.

Per venire ad un'intesa completa sulle questioni tuttora insolute, fra cui quella della compilazione dell'atto addizionale alla convenzione del 28 settembre, e per le pratiche di approvazione del nuovo regolamento, occorrerà ancora qualche mese, sicchè è a ritenersi che il regolamento stesso non potrà essere attivato che col 1° di ottobre p. v.

><

Tariffe a zone sulla Rete Sicula.

Siamo informati che la Direzione generale delle Strade Ferrate della Sicilia, ha in corso di studio, per l'eventuale attuazione su quella Rete, un progetto di tariffe a zone.

><

Ferrovie della Sicilia.

(*Servizio giornaliero di vetture-ristorante coi treni diretti da Palermo per Catania e Messina e viceversa*).

In via di esperimento e sino a nuovo avviso, viene istituito, a partire dal 1° giugno p. v., un servizio giornaliero di vetture-ristorante da Palermo per Catania e Messina e viceversa.

All'uopo sono state adattate e munite della condotta per freno a vuoto tre vetture del tipo a terrazzino. Una vettura sarà attaccata al treno 2-8 pel percorso Palermo-Catania-Messina; un'altra vettura al treno 3-5 pel percorso Messina-Catania-Palermo; la terza vettura sarà di scorta.

Con queste vetture sarà fatto servizio di bar o di ristorante, alla carta o a prezzo fisso, in base alla unita tariffa approvata, e che dev'essere tenuta sempre esposta nelle vetture medesime. Secondo l'esperimento che sarà per farsi, l'Amministrazione si riserva di stabilire se, per alcuni tratti del percorso, le vetture suddette debbano fare soltanto servizio di ristorante a prezzo fisso.

In ogni caso il servizio di bar e di ristorante alla carta sarà eseguito dopo terminato il servizio di ristorante a prezzo fisso, che dovrà avere la preferenza.

><

Mostra macchine ed attrezzi agrari ad Avellino.

Nel prossimo mese di agosto, e precisamente dal 12 al 31 si terrà in Avellino una importante Mostra di macchine e di attrezzi agrari, alla quale sono stati invitati i principali fra i produttori nazionali ed esteri.

Per gli espositori e giurati e per le merci destinate all'esposizione saranno accordate dalle ferrovie e dalla Società di navigazione generale le speciali facilitazioni di viaggio e di trasporto di cui la concessione prima.

><

Provvedimenti contro la crisi agricola nella provincia di Lecce.

Siamo informati che il R. Ispettorato generale delle Strade ferrate ha vivamente raccomandato all'Adriatica i voti espressi dagli enti morali della provincia di Lecce perchè siano ridotte le tariffe ferroviarie onde rendere meno sensibili i danni della crisi agricola che travaglia quei paesi, interessandola ad esaminare quali agevolazioni di tariffa si possano adottare per favorire i trasporti dei prodotti agricoli, che maggiormente interessano quella provincia.

I prefati enti morali, hanno poi espresso al Ministro dei Lavori Pubblici i seguenti altri voti:

1) Che il Governo del Re debba dare immediata esecuzione alla opere di bonifica stanziate nel corrente bilancio, e nel prossimo venturo, seguendo le norme dettate dal progresso della scienza, e mettendo una buona volta termine al sistema di bonifica per esaurimento, avendo dato quest'ultimo così deplorevoli risultati dal lato igienico;

2) Che si consacri qualche disponibilità di bilancio a sussidiare più largamente opere di vantaggio immediato alla produzione agricola, come sarebbe il completamento della viabilità vicinale ordinaria;

3) Che si debba rimandare a tempi migliori la spesa per opere pubbliche non reclamate da urgenti bisogni della generalità dei cittadini, quale la direttissima Roma-Napoli, e che invece si consacri qualche disponibilità di bilancio a sussidiare più largamente opere di vantaggio immediato alla produzione agricola, come sarebbe il miglioramento delle stazioni e del materiale da trasporto.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

In una questione concernente l'assenso degli enti interessati per una spesa straordinaria occorrente per opere di ricostruzione e miglioramento di porti, il Consiglio di Stato ha espresso l'avviso che ai termini dell'art. 320 della legge 20 marzo 1865, allegato F, le spese per lavori portuali consistenti nella ricostruzione di opere di difesa distrutte dai marosi, con opportuni miglioramenti per aumentarne la stabilità, sono da considerare *spese straordinarie*. Però dal fatto che trattasi di spese straordinarie non dipende per ciò solo che sia necessario il previo assenso dei Consigli provinciali e comunali interessati, ai sensi dell'art. 13 della legge 2 aprile 1885, poichè tale assenso occorre per le opere straordinarie *nuove*, non per quelle di *ricostruzione* e di *miglioramento*.

— La quarta Sezione del Consiglio di Stato ha preso la seguente decisione in materia di acque pubbliche: « Il verbale prescritto dall'art. 144 del regolamento per la custodia, difesa e guardia dei corsi d'acqua, approvato con R. Decreto 7 marzo 1895, ha soltanto per fine di accertare la contravvenzione agli effetti del giudizio penale; ma non è necessario per il semplice provvedimento amministrativo dato dal Prefetto per ordinare la riduzione delle cose in pristino. È quindi legittimo il decreto prefettizio che ordina la distruzione di opere abusivamente costrutte lungo le sponde di un fiume sopra il rapporto fatto da un ingegnere del Genio civile ».

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Gare aggiudicate*).

Presso la Direzione Generale della Rete Mediterranea hanno avuto luogo le gare per le forniture di:

202 barre d'acciaio per aghi da scambi, aggiudicata provvisoriamente alla Società Siderurgica di Savona, al prezzo di L. 255 la tonnellata, resa franca su vagone in stazione di Savona;

46 scambi semplici (parte speciale) con cassetta ordinaria, aggiudicata alla Società Nazionale delle Officine di Savigliano al prezzo di L. 558 per ogni scambio consegnato nel Magazzino di Torino P. N.

><

Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

(*Affari trattati nell'adunanza del 28 maggio 1902*).

Liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'impresa Zaccherotti per la sistemazione di travate metalliche sulla linea Firenze-Bologna.

Liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'impresa Chiocci per la costruzione di 20 acquedotti e per il rivestimento di due tratti di scarpata a monte fra i chilometri 225.407 e 228.473 della linea Taranto-Reggio.

Provvedimenti per dare sfogo attraverso alla ferrovia alle acque di piena della valle del fiume Cornia sulla linea Roma-Pisa.

Trasformazione a trazione elettrica della ferrovia Varese-Porto Ceresio.

Costruzione di una rimessa locomotive nella stazione di Macerata.

Riattivazione del servizio a doppio binario sul tronco Segni-Sgurgola della linea Roma-Napoli, interrotto in seguito alle piene del fiume Sacco.

Domanda della Société Anonyme des Hauts Forneaux de Denain et d'Anzin, per condono della multa inflittale per ritardata consegna di rotaie per la Rete Adriatica.

Impianto di una comunicazione telefonica fra il fabbricato viaggiatori ed il posto di manovra del disco verso Foligno, nella stazione di Fabriano.

Proposta di facilitazioni nell'esercizio della ferrovia Arezzo-Fossato.

Proposta di facilitazioni nell'esercizio della ferrovia Palermo-Marsala-Trapani.

Nuovo sistema di traverse per ferrovie, ideato dal signor Mazza.

Parziale condono della multa nella quale è incorsa la Società delle Acciaierie di Terni per ritardata consegna di rotaie per la Rete Mediterranea.

Domanda della Ditta Vereinigte Königs und Laurahütte per condono della multa inflittale per ritardata consegna di 250 carri per la Rete Adriatica.

Convenzione con la Ditta Musetti per affitto di un'area e costruzione di una baracca a distanza ridotta dalla linea Parma-Spezia.

Convenzione col signor Raselli per mantenere e sopraelevare un muro di cinta costrutto a distanza ridotta dalla linea Torino-Milano.

Consegna definitiva alla Società Mediterranea del tronco Borgo a Mozzano-Bagni di Lucca della linea Aulla-Lucca.

Modificazione del tipo delle vetture miste di 1ª e 2ª classe per la ferrovia Follonica-Massa Marittima.

Dichiarazione dell'a Società Adriatica per l'assunzione *à forfait* della mano d'opera relativa al rifacimento di binari su alcuni tronchi delle linee Rovigo-Chioggia, Pavia-Casalpusterlengo e Bari-Taranto.

Liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'impresa Monami, per fornitura e posa in opera di una tettoia metallica per la nuova rimessa locomotive nella stazione di Castellammare Adriatico.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Applicazione di due chiavi in ferro al casello n. 67 della linea Torino-Milano, L. 80.

Costruzione di un nuovo marciapiedi nella stazione di Santa Vittoria, sulla linea Alessandria-Cavallermaggiore, L. 317.15.

Costruzione di un muro di difesa dell'argine ferroviario fra i km. 256.129 e 256.293 della linea Battipaglia-Reggio, L. 4700.

Quota di contributo dell'Amministrazione ferroviaria nella spesa per opere nuove a difesa della Dora Riparia, eseguite dal Consorzio di Sant'Ambrogio di Torino, sulla linea Torino-ConfineFrancese, L. 135.55.

Costruzione di un pennello e di una diga attraverso un avvallamento nella sponda sinistra del Canale Lombardo, nel fiume Ticino, a monte del ponte ferroviario presso Vigevano, L. 16,000.

Rete Adriatica:

Consolidamento della trincea di Collelungo, fra i chilometri 172.959 e 173.682 della linea Roma-Firenze, L. 42,930.72.

Costruzione di una scogliera di congiungimento fra le due esistenti a difesa contro il fiume Calore, al chilometro 102.200 della linea Roma-Napoli, L. 19,900.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica:

Ampliamento e sistemazione generale della stazione di Bari, per L. 2,900,000.

Ampliamento del servizio merci nella stazione di Costa, per L. 10,000, di cui L. 3700 pei lavori da appaltarsi.

Sistemazione dei binari per il servizio merci nella stazione di Verolanuova, per L. 19,300, di cui L. 8900 pei lavori da appaltarsi.

Rete Mediterranea:

Sgombro di frane e ripristino dei rilevati fra le stazioni di Monticello e di Bra, in seguito a pioggie, sulla linea Cantalupo-Cavallermaggiore, per L. 65,000.

Aumento della potenzialità della fornitura d'acqua alle locomotive, nella stazione di Spezia, per L. 965.

Impianto di pozzi tubolari con pompa ai caselli 52, 53 e 78 della linea Torino-Milano, per L. 1020.

Impianto di serbatoi sussidiari nelle stazioni di Segni, Ceprano, Cassino, Sparanise, Castelnuovo Vallo, Sapri, Belvedere, Tropea e Pizzo, sulla linea Roma-Reggio-Calabria, per L. 67,215.

Rete Sicula:

Riparazione dei danni arrecati dalle forti pioggie e dalle mareggiate nel tratto di linea compreso fra le stazioni di Messina e di Alcantara, per L. 16,460.

><

Sentenze di Cassazione, Corte d'Appello, ecc.

Diamo la parte dispositiva dei seguenti giudicati in materia di *infortuni sul lavoro;*

a) *Cassazione di Roma.* — « La pena dell'ammenda di L. 5 per ogni operaio non assicurato e per ogni giorno di ritardo, comminata dall'articolo 21 della legge sugli infortuni sul lavoro, si determina moltiplicando per cinque il numero degli operai ed il numero dei giorni di ritardo, e sommando i due prodotti. Il massimo di questa ammenda in L. 4000, non indica un criterio di latitudine nella determinazione di una pena applicabile sempre fino a quella misura, ma solo il limite massimo di una pena proporzionale. Conseguentemente il pretore non è sempre ed *a priori* incompetente, ma lo è solo se, in seguito al computo fatto con i criteri sopradetti, riconosca che la pena nella fattispecie eccede le L. 2000. Il *dies a quo* nella decorrenza dei giorni di ritardo, si stabilisce secondo la duplice ipotesi del precedente articolo 19; il *dies ad quem* è rappresentato dalla data dell'infortunio »;

b) *Corte d'Appello di Torino.* — « L'azione di danni per infortuni sul lavoro si fonda sulla colpa aquiliana. L'imprenditore di opere che assicura contro gli infortuni sul lavoro i proprii operai, non si esime per questo dall'obbligo di pagare, per un'infortunio colposo, la maggior somma dovuta alla vittima dell'infortunio in caso che la responsabilità civile sussista, potendosi in tal caso solo dedurre la somma pagata all'operaio dalla Società assicuratrice; nè in contrario possono eccepirsi le disposizioni dei regolamenti interni dell'azienda. L'imprenditore è responsabile dell'infortunio cagionato dallo stato di deterioramento di una macchina e dal peso eccessivo affidatole. Ad eliminare tale responsabilità non vale nè la circostanza che la macchina era tolta in fitto, nè l'altra che al fatto abbia potuto concorrere l'imprudenza dell'operaio »;

c) *Tribunale Civile di Casale.* — « L'azione spettante all'operaio o ai suoi eredi in caso d'infortunio nel lavoro per la liquidazione ed il pagamento della relativa indennità, deve essere intentata unicamente contro l'assicuratore, non anche contro l'industriale che adempì all'obbligò della assicurazione. Costui, se chiamato in detto giudizio, ha diritto a chiedere di essere messo fuori causa. Anche se l'operaio colpito da infortunio era pagato a mese e, per la specialità del lavoro, doveva prestare la sua opera anche nei giorni festivi, restano ferme per la misura delle indennità le norme stabilite dagli articoli 9 e 10 della legge 17 marzo 1898 ».

— La Cassazione di Roma, in materia di *Esenzione dalla tassa proporzionale di registro per concessioni di ferrovie,* ha emesso sentenza per la quale « l'esenzione dal pagamento della tassa proporzionale di registro per gli atti relativi alla concessione di nuove linee ferroviarie aveva carattere semplicemente facoltativo pel Governo, in virtù dell'art. 5 della legge 29 giugno 1873, e conserva tale carattere anche per effetto delle successive leggi 29 luglio 1879 e 5 giugno 1881, le quali non la resero obbligatoria ».

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, di accordo cogli altri Ministri interessati, ha approvato le seguenti proposte riguardanti concessioni speciali di tariffa:

1) Proposta della Mediterranea per concessione alla Società Anonima Cooperativa « La Maremmana » di effettuare i suoi trasporti di doghe a vagone completo da Viterbo-Porta Romana e Capranica a Civitavecchia, al prezzo ridotto di L. 8 a tonnellata, tutto compreso, per le spedizioni in partenza da Viterbo P. R., e quello di L. 6 a tonnellata, come sopra, per le spedizioni da Capranica. La concessione è valida per sei mesi, ed il quantitativo minimo di trasporto è fissato in tonn. 1100;

2) Proposta dell'Adriatica di rinnovare per un altro anno, la concessione accordata alla Società Molini Alta Italia per trasporti di granaglie, farina, crusca, cruschetto e carbon fossile da Venezia a Ferrara e viceversa, ferme restando le medesime condizioni;

3) Proposta della Mediterranea per la rinnovazione, alle stesse condizioni, della concessione accordata alla Ditta Pasquale e Fratelli Borghi, pel trasporto a carro completo di calce da Fernate Varano a Milano;

4) Proposta della Mediterranea per concessione alla Ditta Antonio Desio delle seguenti facilitazioni: *a)* prezzo di L. 14 alla tonnellata, tutto compreso, per le spedizioni di marmo in blocchi (pesanti fino a 5 tonn. per pezzo) ed in lastre e lastroni semplicemente segati; e

di L. 12.50 la tonnellata come sopra, per le ardesie in lastre greggie, da Massa Carrara, Serravezza, Avenza e Pietrasanta; *b*) prezzo di L. 14.20 la tonnellata, come sopra, per le spedizioni di ardesie in lastre greggie da Lavagna; *c*) prezzo di L. 12.50 la tonnellata, come sopra, per il marmo in blocchi e lastre, nelle identiche condizioni di cui al punto *a*) in partenza da Livorno Marittima. Le operazinni di carico e scarico sono a cura e spese delle parti, e la Ditta dovrà raggiungere, in complesso, il quantitativo minimo di 700 tonnellate nel periodo di 14 mesi.

— La Direzione Generale delle Strade ferrate del Mediterraneo, di accordo coll'Adriatica, in analogia a quanto ha già praticato la Società delle Strade ferrate della Sicilia per il suo servizio interno, ha presentato all'esame della Superiorità un progetto di modificazioni ed aggiunte al capo XVII delle tariffe, parte I, art. 4, riguardante la tassa di trasbordo attraverso lo stretto di Messina dei furgoni da merci o da sgombero, e dei carri con furgoni e con merci.

><

Strade Ferrate Secondarie.

Prospetto dei prodotti del traffico ottenuti dal 1° luglio 1901 a tutto il mese di febbraio 1902, in confronto di quelli avutisi nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Indicazione delle ferrovie	Esercizio 1901-1902	Esercizio 1900-1901	Differenza
Vicenza-Treviso e Vicenza-Thiene-Schio.	877,293	849,507	+ 27,786
Sarde Comp. Reale .	1,234,938	1,295,452	— 60,514
Secondarie Sarde . .	536,606	524,213	+ 12,393
Milano-Saronno-Erba.	2,533,617	2,494,283	+ 39,334
Novara-Seregno . .	511,225	493,739	+ 17,486
Conegliano-Vittorio .	76,485	71,228	+ 5,257
Parma-Suzzara . .	150,968	155,555	— 4,587
Schio-Arsiero e Schio-Torrebelvicino . .	125,754	122,947	— 2,807
Udine-Cividale-Confine	361,162	328,427	+ 32,735
Camposampiero-Montebelluna. . . .	130,912	141,350	— 10,438
Bologna - Massalomb.	273,201	235,373	+ 37,828
Arezzo-Stia. . . .	116,656	110,287	+ 6,369
Torino-Ciriè-Lanzo .	487,137	486,951	+ 186
Torino-Rivoli . . .	107,466	103,492	+ 3,974
Settimo-Rivarolo-Castellamonte . . .	337,500	342,159	— 4,659
Palermo-Mars.-Trap.	1,179,708	1,143,786	+ 35,922
Sassuolo-Mod.-Finale	230,441	222,526	+ 7,915
Santhià-Biella. . .	487,823	474,604	+ 13,219
Ferr. di Reggio Em. .	259,268	230,668	+ 28,600
Roma-Albano-Nettuno	413,448	510,472	— 97,024
Ofantino - Margherita di Savoia . . .	16,577	17,696	— 1,119
Bergamo-Ponte Selva	373,022	333,395	+ 39,627
Sassi-Superga . . .	12,693	14,068	— 1,375
Fossano-Mondovì . .	28,162	26,656	+ 1,506
Menaggio - Porlezza e Luino-Ponte Tresa.	66,028	61,565	+ 4,463
Napoli-Nola-Baiano .	306,896	298,628	+ 8,268
Poggibonsi-Colle . .	50,830	46,151	+ 4,679
Arezzo-Fossato. . .	275,981	290,434	— 14,453
Basaluzzo-Frugarolo .	7,968	6,990	+ 978
Palermo-Corleone. .	208,649	186,341	+ 22,308
Monteponi-P. Vesme .	6,158	5,584	+ 574
Gozzano-Alzo . . .	20,961	16,678	+ 4,283
Ferrara-Suzzara . .	297,634	268,522	+ 29,112
Modena-Vignola . .	64,528	55,409	+ 9,119
Napoli-Pozzuoli-Cuma	225,825	224,906	+ 919
Verona-Caprino . .	96,930	91,700	+ 5,230
Napoli-Ottaiano . .	159,671	159,383	+ 288
Cerignola Staz.-Città.	53,390	55,364	— 1,974
Economiche Biellesi.	143,793	153,161	— 9,368
Sant'Ellero-Saltino .	24,586	31,300	— 6,714
Roma-Ronciglione. .	427,800	461,080	— 33,280
Varese-Porto Ceresio .	63,010	59,250	+ 3,760
Circumetnea . . .	382,866	403,158	— 20,292
Tortona-Castelnuovo .	16,449	17,092	— 643
Rezzato-Vobarno . .	102,592	99,049	+ 3,543
Iglesias-Monteponi .	3,002	2,947	+ 55
Bari-Putignano . .	89,565	66,170	+ 23,395
Mandela-Subiaco . .	28,871	—	28,871

Domenica scorsa ebbero luogo i funerali del rimpianto Comm. BACHELET. Delegati delle ferrovie italiane, francesi, numerosi amici, conoscenti convennero per dare un ultimo tributo di affetto al defunto, che tanta traccia ha lasciato di sè. Il carro funebre, sul quale eransi poste tutte le sue numerose decorazioni, era coperto di corone, fra cui notavansi quelle inviate dalle Compagnie francesi P.-L -M., Nord e dell'Est, che il BACHELET rappresentava in Italia, dalla Mediterranea, dalla Compagnia Wagons-Lits, Colonia francese di Torino, Duca di Gallese, vecchio amico del defunto, Gondrand e Girard frères. Al Cimitero pronunciaronsi discorsi, ricordanti la lunga carriera del BACHELET, la sua bontà, l'affetto che aveva saputo ispirare a quanti lo conobbero, dal Console francese Ordinaire, dal comm. Lampugnani, da Bonneau, Capo dell'Esercizio della P.-L.-M., da Creté, Capo Servizio Commerciale della Nord, ecc.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie Marchigiane. — Il Consiglio provinciale di Ascoli-Piceno prese nell'ultima sessione importanti risoluzioni al riguardo della questione ferroviaria. Accolse con plauso un'elaborata relazione dell'ing. Amici per una ferrovia elettrica Ascoli-Antrodoco-Rieti-Terni, una vera direttissima per Roma.

Per la linea Adriatico-Fermo-Amandola, alla quale sarebbe assegnato il sussidio governativo di L. 6000, il Consiglio deliberò insieme ai 30 Comuni interessanti il sussidio di L. 16,000 all'anno per 70 anni.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1901 al 20 maggio 1902.* — Nella decade dall'11 al 20 maggio 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 4,263,037.15, con un aumento di L. 205,922.58 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1901 al 20 maggio 1902 si ragguaglia a L. 136,054,336.03, presentando un aumento di L. 3,483,479.57 in confronto dello stesso periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 20 maggio 1902.* — Nella decade 11-20 maggio 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 3,648,183.95, con un aumento di lire 208,768.76 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 20 maggio 1902 si ragguaglia a L. 47,268,490.51, e presenta un aumento di lire 3,345,591.61 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Il tunnel dell'Albula.* — Un telegramma da Berna ha annunciato che il 29 corrente, colla caduta dell'ultimo diaframma, si è compiuto il traforo della galleria dell'Albula.

Ferrovie nel Perù. — *Progetto di tramvie.* — Giusta rapporti del Consolato generale inglese di Lima, il Governo peruviano ha autorizzato una Società americana di fare in un anno gli studi opportuni per la costruzione di una linea ferroviaria da Cerro de Pasco e Charcay ad Huacko (piccolo porto sulla costa, poco distante da Callao). Questa linea sarà di una certa utilità, specialmente pel trasporto dei metalli da Cerro de Pasco al mare, poichè ora non v'è che una sola comunicazione ferroviaria da Callao ad Oroya.

Ferrovie Abissine. — *La ferrovia e l'influenza francese in Abissinia.* — E' noto che l'imperatore Menelik aveva concesso fino dal 1894 a Ilg e Chefneux la costruzione di una linea ferroviaria da Gibuti al Nilo, divisa in tre sezioni: la prima fino ad Harrar per circa 300 chilometri, la seconda fino a Entotto, la terza fino a Kaffa e al Nilo bianco.

I concessionari costituirono una Società per la costruzione e l'esercizio del capitale di 18 milioni di franchi, e appaltarono i lavori per la prima parte della linea, arrivando a completarli, o quasi, per 200 chilometri dal mare. Ma i fondi vennero a mancare: gl'Inglesi prestarono del denaro e forse erano pronti a darne dell'altro, così da diventare, nel fatto, padroni della linea, e da poter creare una diversione della medesima su Zeila. Ciò non andava a versi del Governo francese; e perciò esso, a mezzo apparentemente del governatore di Gibuti, concluse un accordo coll'Impresa concessionaria, per mezzo del quale le rende possibile di assumere a prestito il denaro (11 milioni) occorrente a finire la linea, almeno, per ora, fino ad Harrar (per il che mancano quasi 100 chilometri) in condizioni relativamente buone, e, ad ogni modo, in condizioni tali che escludano la possibile temuta invadenza dell'elemento inglese nell'affare.

Quest'effetto il Governo francese l'ha conseguito promettendo una sovvenzione annua di 500,000 fr., da servire di garanzia per il servizio del nuovo prestito.

Notizie Diverse

Un nuovo ponte nel Lazio. — Sono stati inaugurati i lavori del nuovo ponte che dovrà sorgere sul torrente di Cave, costruito in pietra del luogo, somigliante al peperino, lungo 180 metri e alto 27, sopra 8 arcate di m. 15 ciascuna di luce.

I lavori per conto della provincia vengono eseguiti dall'ing. Tonelli, al quale rimasero aggiudicati.

Impianti industriali in Abbruzzo. — La Società italiana di elettro-chimica ha compiuto le opere di derivazione delle acque del fiume Tirino a scopo di forza motrice.

La presa ha luogo presso Bussi, e l'acqua viene convogliata mercè una galleria di circa due chilometri, scavata nella roccia, fino al bacino di carico, donde, mercè condotture forzate in acciaio, fornite dalle Officine di Savigliano, viene condotta alle turbine con un salto di 70 metri, sviluppando un'energia di 8300 cavalli idraulici.

Buona parte di questa forza viene utilizzata dallo stabilimento, già pronto per la lavorazione, che la Società ha eretto per la produzione della soda e di altri prodotti chimici.

La stazione generatrice comprende nove gruppi elettromotori, due dei quali ad alta tensione trasmettono l'energia ad una seconda officina che la Società ha in avanzata costruzione a qualche chilometro di distanza, presso la località dove sorgerà la stazione generatrice che deve utilizzare i 38,000 cavalli idraulici che essa si accinge a derivare dal fiume Pescara.

Agevolazioni di viaggio per l'Esposizione di Torino. — La Compagnia francese delle Strade Ferrate Paris-Lyon-Méditerranée ha istituito dei biglietti speciali di andata-ritorno delle tre classi, a prezzo ridotto, da qualunque stazione di quella rete a Torino, per agevolare il concorso all'Esposizione internazionale di Arte decorativa. La validità di questi biglietti, che dànno diritto a sei entrate all'Esposizione di Torino, è di 30 giorni con diritto a due fermate, a scelta del viaggiatore, tanto all'andata quanto al ritorno.

Derivazione d'acqua e impianto idroelettrico presso Genova. — L'ing. Salvatore Bruno di Sampierdarena ha presentato domanda, col relativo progetto, per la concessione di derivare l'acqua dal torrente Vobia, in territorio di Crocefieschi, a scopo industriale. Si tratterebbe d'immagazzinare le acque pluviali dell'alto bacino di quel torrente in un grande serbatoio, dell'estensione di 3583 ettari e della capacità di circa 13 milioni di metri cubi d'acqua, sbarrando il torrente stesso con una diga in muratura alta metri 45 sullo zoccolo di fondazione.

La quantità d'acqua da derivarsi è stata calcolata in litri 1050 al minuto secondo, e dal grande serbatoio, a mezzo di canali liberi in muratura e sifoni metallici o in cemento armato aventi uno sviluppo di circa 28 chm., attraversando in galleria l'Appennino detto di Cortino, l'acqua verrebbe immessa in una condotta forzata lunga m. 1836, che con un salto di m. 348 farebbe capo nell'officina idroelettrica che verrebbe impiantata nella valle del Ripagno presso il cimitero di Staglieno (Genova), sviluppando così una forza di 4872 cavalli teorici. Per questa grandiosa opera, che sarebbe di grande vantaggio per gli innumerevoli stabilimenti industriali della vallata del Bisagno e per la stessa città di Genova, è preventivata una spesa di lire 6,800,000.

— Il signor Cavazzoni Innocenzo fu Michele, da Vignola, ha presentato domanda alla Prefettura di Modena per ottenere la concessione di derivare acqua dal canale di Marano, allo scopo di attivare un opificio idraulico posto nelle Basse di Vignola, inferiormente alla Berleta del Panaro.

— Il sig. ing. Italo Galli, di Romagnano Sesia, ha presentato il progetto e la domanda intesa ad ottenere la concessione di derivare dal Sesia, in territorio di Pratosesia, un corpo d'acqua di moduli 60 o litri 6000 al 1″, onde creare, con un salto utile di m. 4.27, la forza di 341 cavalli dinamici nominali per la produzione di energia elettrica ad uso di illuminazione e di forza motrice. Secondo il progetto presentato, la spesa per la costruzione delle opere, del canale di derivazione, del fabbricato per il macchinario ed accessori, si presume in lire 120,000.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Lavori e Forniture per Ferrovie.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Sedute del Comitato e del Consiglio d'Amministrazione del 30 maggio). — Colla Società Ligure Metallurgica, di Genova, per fornitura di n. 2500 molle a spira;

Colla Ditta Magnani Natale, di Ceva, per impianto della fermata di Val di Nervia, fra Bordighera e Ventimiglia;

Colla Ditta Negri Giuseppe, di Varallo, per ampliamento dello scalo merci della stazione di Quarona;

Colla Ditta Friedrich Krupp, di Essen, per fornitura di n. 32 assi montati per locomotive;

Colla Société Anonyme John Cockerill, di Seraing, per fornitura di n. 78 assi montati per tender;

Col Bochumer Verein für Bergbau und Gusssthahlfabrikation, di Bochum, per fornitura di n. 32 assi montati per locomotive;

Colle Fabbriche Vetrarie consorziate di Milano, per fornitura di mq. 15,000 di lastre di vetro semidoppie;

Colla Società Ligure Metallurgica, di Genova, per fornitura di kg. 100,000 di lamiere di ferro omogeneo;

Colla Ditta Griffiths Tate & C., di Londra, per fornitura di tonn. metriche 15,000 di mattonelle, marca *Star;*

Colla Ditta Pyman, Watson & C., di Cardiff, per fornitura di tonn. metriche 10,000 circa di carbone grosso inglese mezzo grasso;

Colla Ditta Peron Giovanni, di Schio, per fornitura di metri cubi 1000 di legname abete in tavole e pezzi segati a quattro fili paralleli;

Colla Ditta Fratelli Feltrinelli, di Milano, per fornitura di metri cubi 1000 di legname abete come sopra;

Colla Società Nazionale delle Officine di Savigliano, per fornitura di n. 2000 aste con dischi per respingenti di carri e carrozze;

Colle Aciéries du Rhin, di Ruhrort, per fornitura di n. 1000 cerchioni in acciaio Martin-Siemens per ruote di locomotive e tender;

Colla Société Française d'Electro-Métallurgique, di Parigi, per fornitura di kg. 60,000 di tubi di rame per locomotive;

Colla Ditta Gerolamo Ratto, di Pra, per fornitura di kg. 200,000 di ferro laminato in barre quadrate, piatte o tonde;

Colla Société Anonyme des Aciéries et Fondéries d'art, de Haine Saint-Pierre, per fornitura di 1300 sostegni completi per molle di sospensione per carrozze;

Colla Ditta Turrini G. B., di Taranto, per appalto opere occorrenti al ripristino del corpo stradale fra i km. 62.749 e 63.050 della Taranto-Brindisi;

Colla Ditta Vergani Antonio, di Carate Brianza, per fornitura di kg. 40,000 di cotone in filetto colorato misto.

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Gaeta — Caserta — (9 giugno, ore 10, 2° inc.). — Appalto dei lavori di rinnovazione e sistemazione della pavimentazione della strada di Gaeta, che dalla Porta di Terra mena alla piazza del Municipio e per la costruzione della fognatura abbisognevole per la raccolta e smaltimento delle acque piovane che si raccolgono e si scaricano su di essa. Importo L. 55,716.98. Fatali 24 giugno, ore 12.

Municipio di Serrapedace — Cosenza — (9 giugno, ore 10). — Appalto dei lavori di nuova costruzione della strada che dalla piazza di Serrapedace mette al Cimitero, di m. 577.82, nonchè delle opere accessorie. Importo L. 10,385.97. Cauzione provv. L. 500. Cauzione def. L. 1000 e L. 519 per spese. Fatali dopo 15 giorni.

Deputazione Provinciale di Porto Maurizio (10 giugno, ore 10, per miglioramento di ventesimo). — Appalto dei lavori di costruzione del tratto della strada provinciale in Valle Argentina, in sostituzione della traversa interna in Taggia, di m. 745.95, provvisoriamente aggiudicata per L. 40,145.81. Cauzione provv. L. 3000. Ultimazione lavori 10 mesi.

R. Prefettura di Venezia (11 giugno, ore 10, unico). — Appalto del rifornimento dei magazzini idraulici del Circondario idraulico di Venezia. Importo L. 10,366. Cauzione L. 1100 e L. 800 per spese. Documenti 3 giugno. Consegna lavori 60 giorni.

— (19 giugno, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di ricostruzione del fabbricato ad uso di magazzino idraulico in sinistra di Brenta a Cartigliano. Importo L. 10,570. Cauz. provv. L. 800 e L. 800 per spese. Docum. 11 giugno. Consegna lavori 120 giorni.

Municipio di Marano sul Panaro — Modena — Consorzio per la strada Vignola-Marano Pavullo (14 giugno, ore 11, 2° inc.). — Appalto dei lavori di completamento, sistemazione e difesa del 1°, 2° e 3° tronco della strada consortile Vignola Pavullo, compresi fra l'abitato di Marano e Rio Torto, della lunghezza di m. 6305.95. Importo L. 163,989.36. Docum. 7 giugno. Fatali 30 giugno, ore 14.

R. Prefettura di Trapani (14 giugno, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di bonifica dei terreni detti Margi di Xitti, nei Comuni di Trapani e di Parceco. Importo L. 180,443.25. Cauzione provvisoria L. 8000 in Tesoreria. Documenti 6 giugno. Ultimazione lavori 2 anni.

R. Prefettura di Firenze (14 giugno, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di sistemazione della prima costa franata sottostante alla strada nazionale n. 40, dal Modenese al Fiorentino, con diramazione per Porretta, a destra del fiume Lima, in località detta Molino di Tistino, presso il km. 34 da Pistoia. Importo L. 18,924.73. Cauzione provv. L. 1000. Documenti 7 giugno. Consegna lavori 6 mesi.

— (16 giugno, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di sistemazione della seconda costa franata sottostante alla strada nazionale n. 40, dal Modenese al Fiorentino, con diramazione per Porretta a destra del fiume Lima, in località detta Fogna Tonda, fra i chilometri 34-35 da Pistoia. Importo L. 26,210.28. Cauzione provvisoria L. 1500. Documenti 7 giugno. Consegna lavori 6 mesi.

— (21 giugno, ore 10, unico). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti alla rettificazione e sistemazione del fiume Arno fra gli abitati di Signa e Ponte a Signa, in provincia di Firenze, per assicurare la navigazione in quel tratto. Importo L. 184,470 99. Cauzione provv. L. 8000. Documenti 13 giugno.

Deputazione Provinciale di Udine (14 giugno, ore 15, per miglioramento di ventesimo). — Appalto di tutte le opere e provviste per la fornitura degli infissi in legname completi, con le relative ferramenta, serrature, vetri e dipintura per tutti i fabbricati del Manicomio provinciale di osservazione e di cura nella località Prati di Tomba in Udine, provvisoriamente aggiudicato al signor Contini Tommaso di Andrea, di Verona, per persona da dichiarare, col ribasso dell'11.80 0[0 su L. 76,282.56. Cauzione provv. L. 4000.

— (14 giugno, ore 12, per miglioramento di ventesimo). — Appalto dei lavori per la completa costruzione nella località Prati di Tomba di Udine, di un Manicomio provinciale, fatta eccezione della provvista dei serramenti di porta e finestra, degli impianti speciali e dell'arredamento, provvisoriamente aggiudicato al signor Tonini Angelo di Giovanni, da Udine, col ribasso del 9.57 0[0 sulle lire 457,364.97. Cauzione provv. L. 15,000

Ufficio Amministrativo della provincia di Novara (16 giugno, ore 11). — Appalto della costruzione del tronco della strada provinciale Oleggio-Baronzo, compreso fra l'abitato di Arboro a quello di Cascine S. Giacomo. Importo L. 74,000. Cauzione provv. L. 500.

Deputazione Provinciale di Chieti (16 giugno, ore 12, unico). — Appalto dei lavori di costruzione e sistemazione del 6° tronce della strada provinciale adriatica 102, compreso tra Fossacesia e l'altra provinciale Sangritana, con la ricostruzione e sistemazione completa del ponte abbandonato della ferrovia Sangro, provvisoriamente aggiudicato col ribasso del 5 0[0, e cioè per L. 128,537.12. Cauzione provv. L. 12,000. Documenti 14 giugno. Consegna lavori 2 anni.

Direzione del Genio Militare di Verona — (16 giugno, ore 10.30, unico). — Appalto dei lavori di ordinario mantenimento e di miglioramento nei fabbricati militari delle piazze di Verona, S. Briccio di Lavagno, Bosco Chiesanuova, Monticelli, Castelletto, durante gli anni dal 1° luglio 1902 al 30 giugno 1903. Importo L. 60,000. Cauzione L. 6000 e L. 1000 per spese. Documenti 12 giugno.

Amministrazione Pio Monte S. Giuseppe Pescopagano — Potenza — (20 giugno, ore 12). — Appalto dei lavori di costruzione di un edificio a due piani nella località Piano S. Giacomo per scuole elementari, asilo d'infanzia ed altre Opere d'istruzione e di pubblica beneficenza. Importo L. 124,403.16. Cauzione provv. L. 4000. Definitiva il decimo nella Cassa depositi e prestiti. Documenti sino al 14 giugno. Ultimazione lavori 3 anni.

Municipio di Rapallo — Genova — (23 giugno, ore 10, 2° inc.). — Appalto dei lavori e provviste dei materiali occorrenti alla costruzione del secondo tratto dei Pubblici Giardini, nella località detta delle Saline in Rapallo (a complemento del primo tronco), nonchè dell'arginatura di un tratto della sponda destra del torrente Boato ed opere accessorie. Importo L. 55,407.33. Cauzione provv. L. 1000. Fatali dopo 15 giorni. Consegna lavori 20 mesi.

R. Prefettura di Lecce (25 giugno, ore 10, unico). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla manutenzione delle opere di arte ed accessori nel porto di Brindisi, pel quinquennio 1902-907. Importo L. 206,000. Cauzione provv. L. 10,000. Docum. 16 giugno.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione dell'Officina di Costruzioni d'Artiglieria di Genova (9 giugno, ore 15, definitiva). — Fornitura di carbone agglomerato in formelle, tonn. 300, a L. 45, totale L. 13,500. Cauzione L. 1350. Consegna 40 giorni.

— (10 giugno, ore 15, definitiva). — Fornitura di kg. 1000 ferro in filo grosso, a 0.50; 1250 zinco in lamiera sottile, a 0.80; 12,000 acciaio dolce in verghe, a 0.50; 8000 ferro fino in verghe, a 0.45; 400 id. scelto in lamiera mezzana, a 0.50; 900 id. in lamiera sot-

tile, a 0.50; 2400 acciaio fuso in verghe per utensili, a 1.50; totale L. 15,350. Cauz. L. 1535. Consegna 60 giorni.

— (11 giugno, ore 15, definitiva). — Fornitura di kg. 2000 rame in filo sagomato, a L. 3; kg. 1714 rame in verghe varie lettere, a 2.90; totale L. 10,970. Cauzione L. 1098. Consegna 40 giorni.

Direzione generale R. Arsenali di Napoli e *Venezia* (12 giugno, ore 11). — Fornitura alla R. Marina di oggetti di bronzo e alluminio, per L. 45,905.80, da consegnare nel R. Arsenale di Venezia. Cauz. provv. L. 4590. Fatali 10 luglio, ore 12.

— (17 giugno, ore 12). — Fornitura alla R. Marina di oggetti di bronzo, ottone, rame e chiavarde di metallo Muntz, per complessive L. 40,000, da consegnare nel R. Arsenale di Venezia, provvisoriamente aggiudicata col ribasso dell'8.25 0[0, e così per L. 36,600. Cauz. provv. L. 4000.

R. Prefettura di Rovigo (12 giugno, ore 10, definitiva). — Fornitura del petrolio per illuminazione del faro alla punta Maistra, dal 1° luglio 1902 al 30 giugno 1907, per complessive L. 13,237. Cauz. L. 662 in Tesoreria e L. 300 per spese.

Ministero delle Poste e dei Telegrafi (16 giugno, ore 15). — Fornitura di n. 100,000 zinchi per pila italiana, a L. 0.65. Importo L. 65,000. Cauz. provv. L. 500.

Direzione generale del R. Arsenale del 2° Dipartimento marittimo di Napoli (19 giugno, ore 11). — Fornitura di materie grasse. Importo L. 35,360. Cauz. provv. L. 3540. Deposito spese L. 1100. Fatali 14 luglio.

— (19 giugno, ore 12). — Fornitura di kg. 33,000 di catrame vegetale del Nord, al prezzo di L. 0.36 il kg., e così per complessive L. 11,880, provvisoriamente aggiudicata col ribasso del 9.37 0[0, e cioè per L. 10,766.84. Cauz. provv. L. 1190. Dep. spese L. 450.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		Maggio 24	Maggio 31
Azioni Ferrovie Biella	L.	540	550
» » Mediterranee	»	457.50	461
» » Meridionali	»	656.50	657.50
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	L.	398	398
» » » (2ª »)	»	380	380
» » Secondarie Sarde	»	225	225
» » Sicule	»	666	666
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e Sicule *A. B. C. D.*	»	340.50	346.25
» » Cuneo 3 0[0	»	363	363
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1[2 %	»	99.40	99.50
» » Mediterranee 4 0[0	»	501.25	501
» » Meridionali	»	334	335
» » Palermo-Marsala-Trapani	»	321	321
» » » 2ª emiss. »		319	320
» » Sarde, serie *A*	»	333	333
» » » serie *B*	»	333	333
» » » 1879	»	333	333
» » Savona	»	362	362
» » Secondarie Sarde	»	508	505.50
» » Sicule 4 0[0 oro	»	519	519
» » Tirreno	»	512	512
» » Vittorio Emanuele	»	364	364

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1901-1902. — *Dal 1° al 10 Maggio 1902. — 31ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	**4760**	**4726**	+ **34**	**1028**	**1033**	— **5**
Media	**4760**	**4730**	+ **30**	**1017**	**1030**	— **13**
Viaggiatori	1,666,729.21	1,470.094.27	+ 196,634.94	70,714.32	59,023.96	+ 11,690.36
Bagagli e cani	90,076.70	87,295.69	+ 2,781.01	1,567.11	1,518.73	+ 48.38
Merci a G.V. e P.V. acc.	406,178 37	418,100.77	— 11,922.40	12,778.17	13,153.25	— 375.08
Merci a P. V.	2,188,751.75	2,180,290.89	+ 8,460.86	89,609.05	87,066.52	+ a,542.53
TOTALE	4,351,736.03	4,155,781.62	+ 195,954.41	174,668.65	160,762.46	+ 13,906.19

Prodotti *dal 1° Luglio 1901 al 10 Maggio 1902.*

Viaggiatori	48,276,359.83	48,638,334.78	— 361,974.95	2,014,078.78	2,054,586.10	— 40,507.32
Bagagli e cani	2,459,419.32	2,518,608.11	— 59,188.79	50,610.31	53,395.92	— 2,785.61
Merci a G.V. e P. V. acc.	12,377,739.38	11,822,834.45	+ 554,904.93	422,910.64	401,313.55	+ 21,597.09
Merci a P. V.	63,766,948.93	60,734,494.46	+ 3,032,454.47	2,423,231.79	2,290,174.42	+ 133,057.37
TOTALE	126,880,467.46	123,714,271.80	+ 3,166,195.66	4,910,831.52	4,799,469.99	+ 111,361.53

Prodotto per chilometro.

della decade	914.23	879.34	+ 34.89	169.91	155.63	+ 14.28
riassuntivo	26,655.56	26,155.24	+ 500.32	4,828.74	4,659.68	+ 169.06

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI.

Società Anonima sedente in Firenze. — Capitale L. 260 milioni interamente versato

Servizio Finanza e Titoli — **ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA**

ESTRAZIONI DELLE OBBLIGAZIONI eseguitesi in seduta pubblica il 15 maggio 1902.

Le obbligazioni estratte saranno rimborsate a datare dal 1° ottobre 1902, mediante la consegna dei titoli muniti di tutte le cedole semestrali non scadute. — Dal 1° ottobre 1902 in poi cessano di essere fruttifere.

Titoli da una

Numeri unitari	
dal N.	al N.
Serie A	
1516	1520
4451	4455
5171	5175
5786	5790
8996	9000
10196	10200
10251	10255
10886	10890
11876	11880
12106	12110
12661	12665
13006	13010
13086	13090
14501	14505
14806	14810
15451	15455
18411	18415
18416	18420
21511	21515
25131	25135
25366	25370
26461	26465
28121	28125
30026	30030
30816	30820
33891	33895
33916	33920
35521	35525
35751	35755
35826	35830
36356	36360
37451	37455
37836	37840
39466	39470
39566	39570
39956	39960
43821	43825
44066	44070
44086	44090
44966	44970
47286	47290
49111	49115
49516	49520
54421	54425
55071	55075
55476	55480
55726	55730
56451	56455
58906	58910
59051	59055
60011	60015
60466	60470
60956	60960
61146	61150
61296	61300
61471	61475
62336	62340
62361	62365
62381	62385
62686	62690
65141	65145
66131	66135
66396	66400
66781	66785
68986	68990
69051	69055
70341	70345
72536	72540
75561	75565
75841	75845
76506	76510
77516	77520
78106	78110
78481	78485
79651	79655
83816	83820
85861	85865
88286	88290
88531	88535
89706	89710
90566	90570
91446	91450
93186	93190
93986	93990
95946	95950
96151	96155
101991	101995
102406	102410
103046	103050
104056	104060
105636	105640
108101	108105

Numeri unitari	
dal N.	al N.
108346	108350
108826	108830
109656	109660
110381	110385
110896	110900
113146	113150
113671	113675
113836	113840
115716	115720
116236	116240
116476	116480
118911	118915
119171	119175
121096	121100
121456	121460
121886	121890
123416	123420
124116	124120
124731	124735
125501	125505
125911	125915
126836	126840
128871	128875
128991	128995
130556	130560
130661	130665
130706	130710
131531	131535
131786	131790
134346	134350
134991	134995
135081	135085
135266	135270
135496	135500
137286	137290
137291	137295
142681	142685
144071	144075
145106	145110
149021	149025
149446	149450
149781	149785
Serie B	
101991	101995
102406	102410
103046	103050
104056	104060
105636	105640
108101	108105
108346	108350
108826	108830
109656	109660
110381	110385
110896	110900
113146	113150
113671	113675
113836	113840
115716	115720
116236	116240
116476	116480
118911	118915
119171	119175
121096	121100
121456	121460
121886	121890
123416	123420
124116	124120
124731	124735
125501	125505
125911	125915
126836	126840
128871	128875
128991	128995
130556	130560
130661	130665
130706	130710
131531	131535
131786	131790
134346	134350
134991	134995
135081	135085
135266	135270
135496	135500
137286	137290
137291	137295
142681	142685
144071	144075
145106	145110
149021	149025
149446	149450
149781	149785
152666	152670
154501	154505

Numeri unitari	
dal N.	al N.
154931	154935
155466	155470
156946	156950
158541	158545
159626	159630
162046	162050
165626	165630
166686	166690
166866	166870
167441	167445
169431	169435
171346	171350
171981	171985
172121	172125
176401	176405
177746	177750
180146	180150
180656	180660
180741	180745
180756	180760
181231	181235
181636	181640
181896	181900
182731	182735
182826	182830
185876	185880
186046	186050
187046	187050
187601	187605
187916	187920
188211	188215
189146	189150
189886	189890
190051	190055
190396	190400
191136	191140
191506	191510
194106	194110
194941	194945
196551	196555
198276	198280
200881	200885
202781	202785
204526	204530
204646	204650
205316	205320
205336	205340
207121	207125
207466	207470
208496	208500
208536	208540
208651	208655
209981	209985
210676	210680
211401	211405
212246	212250
213331	213335
213716	213720
214396	214400
215131	215135
216936	216940
217096	217100
217456	217460
219616	219620
220191	220195
220301	220305
220681	220685
222556	222560
225041	225045
225336	225340
225561	225565
225886	225890
227526	227530
227866	227870
228206	228210
228246	228250
228831	228835
229496	229500
230606	230610
232056	232060
232071	232075
232301	232305
232376	232380
232756	232760
239041	239045
239236	239240
240706	240710
242006	242010
242186	242190
243466	243470
244381	244385
245841	245845
248486	248490
248626	248630
248661	248665
249556	249560

Numeri unitari	
dal N.	al N.
250356	250360
251011	251015
251381	251385
Serie C	
220191	220195
220301	220305
220681	220685
222556	222560
225041	225045
225336	225340
225561	225565
225886	225890
227526	227580
227866	227870
228206	228210
228246	228250
228831	228835
229496	229500
23 606	230610
232056	232060
232071	232075
232301	232305
232376	232380
232756	232760
239041	239045
239236	239240
240706	240710
242006	242010
242186	242190
243466	243470
244381	244385
245841	245845
248486	248490
248626	248630
248661	248665
249556	249560
Serie G	
1281	1290
1611	1620
2471	2480
3731	3740
5581	5590
8031	8040
8271	8280
13571	13580
13761	13770
14451	14460
18041	18050
23451	23460
23551	23560
27041	27050
28351	28360
28611	28620
Serie H (1ª, 2ª, 3ª e 4ª Sottoserie)	
1281	1290
1611	1620
2471	2480
3731	3740
51541	51550
52261	52270
53451	53460
53931	53940
54681	54690
104831	104840

Titoli da cinque

N. di cart.	Numeri unitari	
	dal N.	al N.
Serie A		
534	152666	152670
901	154501	154505
987	154931	154935
1094	155466	155470
1390	156946	156950
1709	158541	158545
1926	159626	159630
2410	162046	162050
3126	165626	165630
3338	166686	166690
3374	166866	166870
3489	167441	167445
3887	169431	169435
4270	171346	171350
4397	171981	171985
4425	172121	172125
5281	176401	176405
5550	177746	177750
6030	180146	180150
6132	180656	180660
6149	180741	180745
6152	180756	180760
6247	181231	181235
6328	181636	181640
6380	181896	181900
6547	182731	182735
6566	182826	182830
7176	185876	185880
7210	186046	186050
7410	187046	187050
7521	187601	187605
7584	187916	187920
7643	188211	188215
7830	189146	189150
7978	189886	189890
8011	190051	190055
8080	190396	190400
8228	191136	191140
8302	191506	191510
8822	194106	194110
8989	194941	194945
9311	196551	196555
9956	198276	198280
10177	200881	200885
10557	202781	202785
10906	204526	204530
10930	204646	204650
11064	205316	205320
11068	205336	205340
11425	207121	207125
11494	207466	207470
11700	208496	208500
11708	208536	208540
11731	208651	208655
11997	209981	209985
12136	210676	210680
12281	211401	211405
12450	212246	212250
12667	213331	213335
12744	213716	213720
12880	214396	214400
13027	215131	215135
13388	216936	216940
13420	217096	217100
13492	217456	217460
13924	219616	219620
14039	220191	220195
14061	220301	220305
14137	220681	220685
14512	222556	222560
15009	225041	225045
15068	225336	225340
15113	225561	225565
15178	225886	225890
15506	227526	227530
15574	227866	227870
15642	228206	228210
15650	228246	228250
15767	228831	228835
15900	229496	229500
16122	230606	230610
16412	232056	232060
16415	232071	232075
16461	232301	232305
16476	232376	232380
16552	232756	232760
17809	239041	239045
17848	239236	239240
18142	240706	240710
18402	242006	242010
18438	242186	242190
18694	243466	243470
18877	244381	244385
19169	245841	245845

N. di cart.	Numeri unitari	
	dal N.	al N.
19698	248486	248490
19726	248626	248630
19733	248661	248665
19912	249556	249560
Serie B		
304	1516	1520
891	4451	4455
1035	5171	5175
1158	5786	5790
1800	8996	9000
2040	10196	10200
2051	10251	10255
2178	10886	10890
2376	11876	11880
2422	12106	12110
2533	12661	12665
2602	13006	13010
2618	13086	13090
2901	14501	14505
2962	14806	14810
3091	15451	15455
3683	18411	18415
3684	18416	18420
4803	21511	21515
5027	25131	25135
5074	25366	25370
5293	26461	26465
5625	28121	28125
6006	30026	30030
6164	30816	30820
6779	33891	33895
6784	33916	33920
7105	35521	35525
7151	35751	35755
7166	35826	35830
7272	36356	36360
7491	37451	37455
7568	37836	37840
7894	39466	39470
7914	39566	39570
7992	39956	39960
8765	43821	43825
8814	44066	44070
8818	44086	44090
8994	44966	44970
9458	47286	47290
9823	49111	49115
9904	49516	49520
10885	54421	54425
11015	55071	55075
11096	55476	55480
11146	55726	55730
11291	56451	56455
11782	58906	58910
11811	59051	59055
12003	60011	60015
12094	60466	60470
12192	60956	60960
12230	61146	61150
12260	61296	61300
12295	61471	61475
12468	62336	62340
12473	62361	62365
12477	62381	62385
12538	62686	62690
13029	65141	65145
13227	66131	66135
13280	66396	66400
13357	66781	66785
13798	68986	68990
13811	69051	69055
14069	70341	70345
14508	72536	72540
15113	75561	75565
15169	75841	75845
15302	76506	76510
15504	77516	77520
15622	78106	78110
15697	78481	78485
15931	79651	79655
16764	83816	83820
17173	85861	85865
17658	88286	88290
17707	88531	88535
17942	89706	89710
18114	90566	90570
18290	91446	91450
18638	93186	93190
18798	93986	93990
19190	95946	95950
19231	96151	96155
Serie C		
304	1516	1520
891	4451	4455

N. di cart.	Numeri unitari	
	dal N.	al N.
1035	5171	5175
1158	5786	5790
1800	8996	9000
2040	10196	10200
2051	10251	10255
2178	10886	10890
2376	11876	11880
2422	12106	12110
2533	12661	12665
2602	13006	13010
2618	13086	13090
2901	14501	14505
2962	14806	14810
3091	15451	15455
3683	18411	18415
3684	18416	18420
4303	21511	21515
5027	25131	25135
5074	25366	25370
5293	26461	26465
5625	28121	28125
6006	30026	30030
6164	30816	30820
6779	33891	33895
6784	33916	33920
7105	35521	35525
7151	35751	35755
7166	35826	35830
7272	36356	36360
7491	37451	37455
7568	37836	37840
7894	39466	39470
7914	39566	39570
7992	39956	39960
8765	43821	43825
8814	44066	44070
8818	44086	44090
8994	44966	44970
9458	47286	47290
9823	49111	49115
9904	49516	49520
10885	54421	54425
11015	55071	55075
11096	55476	55480
11146	55726	55730
11291	56451	56455
11782	58906	58910
11811	59051	59055
12003	60011	60015
12094	60466	60470
12192	60956	60960
12230	61146	61150
12260	61296	61300
12295	61471	61475
12468	62336	62340
12473	62361	62365
12477	62381	62385
12538	62686	62690
13029	65141	65145
13227	66131	66135
13280	66396	66400
13357	66781	66785
13798	68986	68990
13811	69051	69055
14069	70341	70345
14508	72536	72540
15113	75561	75565
15169	75841	75845
15302	76506	76510
15504	77516	77520
15622	78106	78110
15697	78481	78485
15931	79651	79655
16764	83816	83820
17173	85861	85865
17658	88286	88290
17707	88531	88535
17942	89706	89710
18114	90566	90570
18290	91446	91450
18638	93186	93190
18798	93986	93990
19190	95946	95950
19231	96151	96155
20399	101991	101995
20482	102406	102410
20610	103046	103050
20812	104056	104060
21128	105636	105640
21621	108101	108105
21670	108346	108350
21766	108826	108830
21932	109656	109660
22077	110381	110385
22180	110896	110900
22630	113146	113150

N. di cart.	Numeri unitari	
	dal N.	al N.
22735	113671	113675
22768	113836	113840
23144	115716	115720
23248	116236	116240
23296	116476	116480
23783	118911	118915
23835	119171	119175
24220	121096	121100
24292	121456	121460
24378	121886	121890
24684	123416	123420
24824	124116	124120
24947	124731	124735
25101	125501	125505
25183	125911	125915
25368	126836	126840
25775	128871	128875
25799	128991	128995
26112	130556	130560
26133	130661	130665
26142	130706	130710
26307	131531	131535
26358	131786	131790
26870	134346	134350
26999	134991	134995
27017	135081	135085
27054	135266	135270
27100	135496	135500
27458	137286	137290
27459	137291	137295
28537	142681	142685
28815	144071	144075
29022	145106	145110
29805	149021	149025
29890	149446	149450
29957	149781	149785
30534	152666	152670
30901	154501	154505
30987	154931	154935
31094	155466	155470
31390	156946	156950
31709	158541	158545
31926	159626	159630
32410	162046	162050
33126	165626	165630
33338	166686	166690
33374	166866	166870
33489	167441	167445
33887	169431	169435
34270	171346	171350
34397	171981	171985
34425	172121	172125
35281	176401	176405
35550	177746	177750
36030	180146	180150
36132	180656	180660
36149	180741	180745
36152	180756	180760
36247	181231	181235
36328	181636	181640
36380	181896	181900
36547	182731	182735
36566	182826	182830
37176	185876	185880
37210	186046	186050
37410	187046	187050
37521	187601	187605
37584	187916	187920
37643	188211	188215
37830	189146	189150
37978	189886	189890
38011	190051	190055
38080	190396	190400
38228	191136	191140
38302	191506	191510
38822	194106	194110
38989	194941	194945
39311	196551	196555
39656	198276	198280
40177	200881	200885
40557	202781	202785
40906	204526	204530
40930	204646	204650
41064	205316	205320
41068	205336	205340
41425	207121	207125
41494	207466	207470
41700	208496	208500
41708	208536	208540
41731	208651	208655
41997	209981	209985
42136	210676	210680
42281	211401	211405
42450	212246	212250
42667	213331	213335
42744	213716	213720

N. di cart.	Numeri unitari	
	dal N.	al N.
42880	214396	214400
43027	215131	215135
43388	216936	216940
43420	217096	217100
43492	217456	217460
43924	219616	219620
Serie D-E		
304	1516	1520
891	4451	4455
1035	5171	5175
1158	5786	5790
1800	8996	9000
2040	10196	10200
2051	10251	10255
2178	10886	10890
2376	11876	11880
2422	12106	12110
2533	12661	12665
2602	13006	13010
2618	13086	13090
2901	14591	14505
2962	14806	14810
3091	15451	15455
3683	18411	18415
3684	18416	18420
4303	21511	21515
5027	25131	25135
5074	25366	25370
5293	26461	26465
5625	28121	28125
6006	30026	30030
6164	30816	30820
6779	33891	33895
6784	33916	33920
7105	35521	35525
7151	35751	35755
7166	35826	35830
7272	36356	36360
7491	37451	37455
7568	37836	37840
7894	39466	39470
7914	39566	39570
7992	39956	39960
8765	43821	43825
8814	44066	44070
8818	44086	44090
8994	44966	44970
9458	47286	47290
9823	49111	49115
9904	49516	49520
10885	54421	54425
11015	55071	55075
11096	55476	55480
11146	55726	55730
11291	56451	56455
11782	58906	58910
11811	59051	59055
12003	60011	60015
12094	60466	60470
12192	60956	60960
12230	61146	61150
12260	61296	61300
12295	61471	61475
12468	62336	62340
12473	62361	62365
12477	62381	62385
12538	62686	62690
13029	65141	65145
13227	66131	66135
13280	66396	66400
13357	66781	66785
13798	68986	68990
13811	69051	69055
14069	70341	70345
14508	72536	72540
15113	75561	75565
15169	75841	75845
15302	76506	76510
15504	77516	77520
15622	78106	78110
15697	78481	78485
15931	79651	79655
16764	83816	83820
17173	85861	85865
17658	88286	88290
17707	88531	88535
17942	89706	89710
18114	90566	90570
18290	91446	91450
18638	93186	93190
18798	93986	93990
19190	95946	95950
19231	96151	96155
20399	101991	101995
20482	102406	102410

(Il seguito nel prossimo numero).

COMPAGNIA DEI FRENI WESTINGHOUSE

THE WESTINGHOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED

LONDRA — York Road, King's Cross, N. — **LONDRA**

Freno Westinghouse ad azione rapida

Apparecchi di Freno Westinghouse ordinati durante l'anno 1900.

Freni automatici	Al 31 dicembre 1899		Al 31 dicembre 1900		Aumento nell'anno	
	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli
Inghilterra	3964	35817	4094	36652	130	835
Francia	4047	33427	4455	34037	408	610
Germania	7258	42268	7798	45149	540	2881
Russia	2384	16796	5182	32633	2798	15837
Austria-Ungheria	723	6441	755	6990	32	549
Belgio	1065	6705	1230	7476	165	771
Olanda	658	3588	691	3791	33	203
Italia	688	5297	837	6488	149	1191
Svezia	61	536	61	646	—	110
Svizzera	816	6324	830	6462	14	138
Spagna	21	202	29	202	8	—
Rumania	185	698	209	698	24	—
Bulgaria, Serbia e Turchia	—	26	—	26	—	—
India	56	110	56	110	—	—
China	123	84	123	84	—	—
Persia	—	36	4	36	4	—
Africa	11	73	11	73	—	—
Australia	1591	21133	1804	26264	213	5131
Repubblica Argentina	173	711	183	841	10	130
America	36484	993293	38398	1125529	1914	131236
Totale	60308	1173565	66708	1334104	6400	160539

Aumento totale nel 1900, apparecchi N. **166939.**

AGENZIA PER L'ITALIA: Ing. GIUSEPPE GOGLIO - TORINO

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI Londra (2) 1a classe	Londra (2) 2a classe	Parigi (3) 1a classe	Parigi (3) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Londra (4) validità	Parigi (5) 1a classe	Parigi (5) 2a classe	Parigi (5) validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne)	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 65	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	-			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	--			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	--			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	-			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno, italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE							Treno lusso PENINSULAR-EXPRESS part. da Londra il venerdì
					(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	—	9 — a.	10 — a.	—	—	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria —	—	—		—	11 — a.	—		—
Douvres —	—	11 06 a.		—	1 — p.	11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	—	12 31 p.		—	2 20 p.	12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	(F)	12 35 p.		—	2 24 p.	12 24 a.		12 24 a.
	W. R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 20 p.		—	3 — p.	1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 26 p.		—	3 06 p.	1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.		1 58 p.		—		2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.		1 59 p.		—		2 31 a.		
Folkestone Par.			11 50 a.	—				
Boulogne (Buffet) Maritime o. I. oc. Arr.			1 30 p.	—				
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.			1 34 p.	—				
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.			2 20 p.	—				
Boulogne Central Arr.			2 25 p.	—				
Boulogne Central Par.			2 35 p.	—				
Amiens (Buffet) Arr.		3 44 p.	4 10 p.	—	5 16 p.	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.		3 49 p.	4 15 p.	—	5 21 p.	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.	5 45 p.	5 50 p.	—	7 — p.	5 50 a.		
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	5 52 p.	—	7 42 p.	—	7 42 p.	7 03 a.		Per la grande cintura
Paris-PLM (Buff.) Arr.	6 32 p.	—	8 32 p.	—	8 32 p.	7 43 a.		
	1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)	1a 2a cl.	1a 2a cl.	Lusso (X)	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	10 20 p.	10 30 p.	1 35 p.	9 30 a.	2 — p.	
Dijon Arr.	12 20 p.	1 33 a.	2 40 a.	3 45 a.	5 38 p.	2 24 p.	7 15 p.	9 35 a.
Evian —	2 16 p.	10 45 a.	—	2 16 p.	—	—	—	—
Genève —	10 43 a.	6 57 a.	—	11 14 a.	—	10 45 p.	—	—
Le Fayet-St-Gervais (Chamonix) —	8 31 p.	12 20 p.	—	8 — p.	—	—	—	1 — p.
Aix-les-Bains —	8 58 a.	6 02 a.	6 46 a.	1 54 p.	9 39 p.	8 51 p.	12 21 a.	1 42 p.
Chambéry —	9 34 a.	6 37 a.	7 10 a.	2 31 p.	9 59 p.	9 26 p.	12 45 a.	2 03 p.
Modane —	1 46 p.	—	9 57 a.	7 42 p.	12 29 a.	—	3 31 a.	4 55 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). Arr.	18 55	—	14 22	4 55	—	—	8 20 a.	21 16
Torino Par.	20 —	—	14 50	6 45	—	—	8 45	Sleeping-cars con Dining-car
Novara Arr.	21 56	—	16 47	9 14	—	—	10 55	
Milano Arr.	23 05	—	17 45	10 15	—	—	12 6	
Venezia Arr.	—	—	23 30	—	—	—	18 45	
Torino Par.	20 05	—	15 —	5 25	—	—	8 40	
Genova Arr.	23 20	—	18 25	8 45	—	—	12 —	
San-Remo —	5 45	—	23 33	—	—	—	16 44	
Pisa —	3 20	—	23 25	12 35	—	—	17 —	
Firenze —	7 15	—	1 20	17 28	—	—	19 15	
Livorno —	5 36	—	0 7	15 5	—	—	18 —	
Roma —	10 10	—	7 —	19 15	—	—	23 43	
Napoli —	18 35	—	13 36	0 35	—	—	7 —	
Brindisi —	—	—	8 16	—	—	—	18 7	
Torino Par.	20 05	—	—	—	—	—	8 40	21 30
Alessandria Arr.	21 32	—	—	—	—	—	10 13	22 59
Bologna —	2 31	—	—	—	—	—	14 50	3 01
Ancona —	7 13	—	—	—	—	—	23 —	6 40
Brindisi —	21 48	—	—	—	—	—	10 59	17 20
Firenze —	6 34	—	—	—	—	—	18 3	
Roma —	13 10	—	—	—	—	—	23 25	Arrivo a Brindisi la domenica
Napoli Arr.	18 35	—	—	—	—	—	7 —	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) Par.	8 50	—	—	15 5	Lusso (X)	—	—
Roma —	14 30	—	—	23 10		—	—
Firenze —	21 10	—	—	6 10	—	—	—
Brindisi —	7 —	—	—	17 38	—	—	—
Ancona —	20 25	—	—	5 35	—	—	—
Bologna —	1 35	—	—	10 30	—	10 30	—
Alessandria —	7 15	—	14 20	17 10	—	21 55	—
Torino Arr.	9 2	—	16 05	19 10	—	23 35	—
Brindisi Par.	—	—	18 35	—	—	9 42	—
Napoli —	8 50	—	15 50	—	—	23 15	—
Roma —	14 50	—	21 —	—	14 20	8 15	—
Livorno —	21 6	—	2 —	8 30	19 25	13 15	—
Firenze —	19 35	—	21 5	7 15	17 30	12 10	—
Pisa —	22 15	—	3 5	9 8	20 45	15 —	—
San Remo —	18 32	—	1 45	8 9	—	14 15	—
Genova —	8 5	—	7 5	14 55	0 35	20 —	—
Torino Arr.	7 —	—	10 25	19 10	4 50	23 35	—
Venezia Par.	—	—	—	8 45	—	14 —	—
Milano Par.	—	—	7 5	16 —	—	20 15	—
Novara —	—	—	8 7	17 1	—	21 15	—
Torino Arr.	—	—	10 20	19 5	—	23 10	—
	(D)						
Torino Par.	7 45	—	13 30	19 30	4 26	—	24 —
Modane (ora franc.) —	11 35 a.	—	5 20 p.	10 10 p.	7 24 a.	—	3 20 a.
Chambéry —	3 — p.	—	8 38 p.	12 22 a.	9 35 a.	6 47 a.	5 57 a.
Aix-les-Bains —	3 44 p.	—	9 12 p.	12 04 a.	9 55 a.	7 22 a.	6 18 a.
Le Fayet-St-Gervais —	11 15 a.	—	4 15 p.	2 — p.	—	—	—
Evian —	12 38 p.	—	5 32 p.	—	—	4 40 a.	—
Genève —	1 52 p.	—	8 02 p.	9 10 p.	—	5 52 a.	8 38 a.
	1a cl.						
Dijon —	12 4 a.	—	1 59 a.	5 9 a.	2 19 p.	1 23 p.	11 33 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	6 9 a.	—	6 38 a.	9 23 a.	6 41 p.	6 31 p.	5 15 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 12 a.		—	10 3 a.	—	6 47 p.	
Paris-Nord (Buffet Hôtel) Arr.	8 03 a.		—	10 52 a.	—	7 42 p.	
	1a 2a cl.	(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl.	Déjeun. 1a 2a cl. W.R(A)		Pranzo 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord (Buffet Hôtel) Par.	8 40 a.	9 35 a.	10 30 a.	11 20 a.	—	9 — p.	
Amiens (Buffet) Arr.	10 28 a.		12 mer.	12 52 p.	—	10 46 p.	
Amiens (Buffet) Par.	10 33 a.		12 20 p.	12 57 p.	—	10 51 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	12 18 p.		1 50 p.		—		
Boulogne (Buffet) Central Par.	12 23 p.		1 53 p.		—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.			1 58 p.		—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.			2 12 p.		—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora I. oc. Par.			2 08 p.		—		
Folkestone Par.			4 10 p.		—		
Boulogne-Tintelleries Arr.	12 07 p.				—	12 31 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.	12 09 p.				—	12 33 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.	12 45 p.			2 55 p.	—	1 12 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.	12 57 p.	1 15 p.		3 01 p.	—	1 21 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.	1 30 p.			3 19 p.	—	1 39 a.	
Calais Maritime ora Eur. occ. Par.	1 26 p.			3 15 p.	—	1 35 a.	
Douvres —	3 05 p.			5 15 p.	—	3 40 a.	
Londres Victoria Arr.	—			7 — p.	—	—	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 p.		5 50 p.	—	—	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3 classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant riservato ai viaggiatori di 1a classe. Non sono ammessi i viaggiatori di 2a classe se non pagano il supplemento dalla 2a alla 1a classe. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 10 30 ant. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di 1a e 2 classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Calais col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 11.20 ant. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.30 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino. — (X) Dal 20 novembre al 9 gennaio i treni di lusso Parigi-Roma avranno luogo tre volte per settimana, cioè: il lunedì, mercoledì e venerdì in partenza da Parigi; martedì, giovedì e sabato in partenza da Modane. Dal 10 gennaio fino al 15 maggio tutti i giorni. Questo treno è composto di *wagons-lits* e di *restaurant*.

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato Lire 2,500,000)

DIREZIONE in Torino	OFFICINE
Via Venti Settembre, N. 40	*in Savigliano ed in Torino*

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.
Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.
Tettoie.
Ferrovie a dentiera e Funicolari.
Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.
Trasporti di forza motrice a distanza.
Illuminazione elettrica.
Ferrovie e Tramvie elettriche.
Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.

Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi ai sigg S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Andrea Doria, n. 8, p. 1°.

GENOVA W. JESINGHAUS & C^IA

Palazzo Doria

ARMATORI

TRASPORTI INTERNAZIONALI

LINEA ITALO-SPAGNUOLA **Settimanale per Napoli, Marsiglia, Barcellona, Tarragona.**
LINEA ITALO-PORTOGHESE **Mensile per Gibilterra, Oporto, Lisbona, Setubal, Portimão, Cadice.**

I nostri vapori sono adatti al trasporto macchine sottocoperta (boccaporti m. 7 × m. 3).

Telegrammi: **Jesinghaus.** — Telefono 606. ABC A1 Lieber's Scott's Codes.

Ditta MACCHI, IZAR e C. di F.lli MACCHI e PASSONI

Via Carlo Farini, 27 - **MILANO** - (fuori P.^a Garibaldi)

FABBRICAZIONE MECCANICA **Bolloni, ramponi e chiodi** per armamento di ferrovie e tramways e per costruzione di scambi e crociamenti, piattaforme, caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc., e specialità in bolloni tipo Ardennes. Impianto speciale per la fabbricazione di macchine utensili, come torni, trapani, limatrici, ecc.

Ernesto Reinach — MILANO

Via Lario, N. 90

OLIO PER MACCHINE

QUALITÀ SPECIALE PER LOCOMOBILI, PER VAGONCINI

GRASSO PER ROTABILI

IMPORTANTE

Si richiama l'attenzione degli Industriali italiani che volessero acquistare le seguenti Privative o licenze per la loro applicazione in Italia:

1) Privativa Industriale 17 luglio 1900, vol. 126, num. 23 ed Attestato completivo 17 luglio 1900, vol. 126, n. 46, rilasciati al Signor **Willison John** a Cleveland, Ohio (S. U. d'America), per: *Perfectionnements apportés aux attelages et aux buttoirs de véhicules de chemins de fer;*

2) Privativa Industriale 17 gennaio 1901, vol. 132, n. 122, rilasciata al Signor **Willison John** a Derby (Inghilterra), per: *Perfectionnement apporté aux appareils de choc et de traction pour véhicules de chemins de fer;*

3) Privativa Industriale 31 ottobre 1900, vol. 129, n. 193, rilasciata alla « **The National Malleable Castings Company** » a Cleveland, Ohio (S. U. d'America), per: *Perfectionnements apportés aux attelage de voitures de chemins de fer;*

4) Privativa Industriale 23 febbraio 1901, vol. 133, n. 138, rilasciata alla « **The National Malleable Castings Company** » a Cleveland, Ohio (S. U. d'America), per: *Perfectionnements apportés aux têtes d'attelage et aux buttoirs pour véhicules de chemins de fer.*

Rivolgersi per schiarimenti all'*Ufficio Internazionale per Brevetti d'invenzione e Marchi di fabbrica*, di Secondo TORTA, 12, Piazza Vittorio Emanuele, TORINO.

Torino, 1902 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 33.

ANNO XXXV. Sabato, 7 Giugno 1902 NUM. 23.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato . » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

L'ESERCIZIO FERROVIARIO DI STATO

Dagli studi e calcoli compiuti dal Governo allo scopo di determinare le conseguenze finanziarie del passaggio allo Stato, alla scadenza delle Convenzioni, dell'esercizio ferroviario, risulta che, a prescindere dalle questioni di indole diversa e di notevole importanza che il problema presenta, anche dal lato finanziario la sua soluzione è grave.

Secondo i detti calcoli l'onere annuale che l'erario sostiene presentemente non verrebbe ad aumentare per il fatto dell'esercizio ferroviario governativo. Ma, d'altra parte, lo Stato dovrà provvedere alla trasformazione di un grosso debito, che, tenuto conto dell'incognita delle casse patrimoniali e di altri accessori derivanti specialmente dalla valutazione del materiale e degli approvvigionamenti, si valuta, senza tema di esagerare, a circa mezzo miliardo.

Questa cifra è la risultanza dello studio fatto sulle varie parti in cui il problema va considerato, e cioè:

I disavanzi degli attuali istituti di previdenza ferroviaria;

Le Casse degli aumenti patrimoniali;

Il pagamento del materiale mobile e dei corrispettivi sul prezzo versato;

L'eventuale riscatto delle Ferrovie Meridionali.

Per i disavanzi degli attuali istituti di previdenza ferroviaria è risultato che, quand'anche il disavanzo a carico dello Stato, riferito al 30 giugno 1905, che non si può per ora precisare, risultasse maggiore di 60 milioni, sarà sempre possibile, con le ulteriori entrate annuali dovute agli aumenti delle tasse erariali, insieme agli interessi delle somme già accumulate, estinguere in breve tempo tale debito, senza dover ricorrere ad altro espediente finanziario.

Quanto alle Casse degli aumenti patrimoniali, le quali furono destinate alle spese per manutenzione e miglioramento della rete stradale e per aumento del materiale rotabile e d'esercizio, si sa che i fondi relativi furono in principio costituiti mediante emissione delle obbligazioni ferroviarie 3 0[0, non bastando all'uopo quelli destinati col riparto dei prodotti lordi.

Altre sovvenzioni furono in seguito fatte alle Casse a carico del bilancio; e finalmente, non potendo le Casse patrimoniali sopperirvi, con le Convenzioni stipulate in base alla Legge 23 febbraio 1900 si provvide all'acquisto per parte delle Società di nuovo materiale per 46 milioni circa e potrà ancora esserne acquistato fino al 1903-904; l'importo del quale materiale, ridotto delle perdite e del deprezzamento, sarà alla scadenza del contratto da rimborsare alle Società, come quello da esse versato pel materiale avuto in consegna al principio del contratto.

Sistemata così questa partita, si può ritenere che l'onere che ne deriverà allo Stato in via definitiva si potrà avvicinare ai 60 milioni.

In quanto al pagamento del materiale mobile e dei corrispettivi sul prezzo versato, lo Stato dovrà pagare alle Società esercenti le tre grandi Reti, Mediterranea, Adriatica e Sicula, il prezzo dalle Società stesse versato in corrispettivo del materiale rotabile e d'esercizio, nonchè degli approvvigionamenti che esso riacquisterà, nella somma prevista dal contratto di 265 milioni, sotto deduzione delle perdite e dei deprezzamenti da stabilirsi. Si tratterà quindi di rimborsare, dopo tali svalutazioni, una somma di circa 250 milioni.

Pel riscatto delle Ferrovie del Sempione e delle Ferrovie Meridionali risulta che, quanto alle prime, lo Stato dovrebbe pagare alla Mediterranea 46 milioni circa, oltre l'ammontare del materiale rotabile e degli approvvigionamenti. Quanto poi al riscatto della Rete Meridionale è da avvertire che lo Stato paga oggi oltre 45 milioni annui a quella Società. Avvenendo il riscatto, rimarrebbe ferma l'annualità di 9 milioni che lo Stato paga per le linee ferroviarie che vennero costruite dopo il 1888, e dovrebbe inoltre pagare un'annualità che rappresenti il prodotto netto che avevano le linee costruite prima del 1884, cioè 33 milioni circa. Dovrebbe poi pagare in capitale il prezzo del materiale mobile per una somma di circa 40 milioni, che al 4 0[0 rappresenterebbe un'altra annualità di lire 1,600.000. Tutto sommato, lo Stato dovrebbe pagare pel riscatto della Rete Meridionale 44 milioni annui.

FERROVIA GENOVA-RIGOROSO-TORTONA

(Continuazione — Vedi N. 22).

Da questo riassunto storico risulta che la galleria di Ronco per ml. 5790 venne pagata in ragione di 3300 lire al metro, che nei rimanenti 2500 metri si spesero 16 milioni, che il prezzo unitario di 3300 lire, mentre era convenuto per il pagamento dell'intera galleria e rappresentava quindi un prezzo medio, venne invece applicato per la valutazione di quella sola parte ove il lavoro si presentò in buone condizioni, ed ove, come è ben noto, il lavoro costò effettivamente assai meno del prezzo pattuito.

Lo stesso riassunto vale a provare che così grave sacrificio pecuniario dipese non solo dalle difficoltà incontrate, ma bensì in gran parte dalla insufficienza delle previsioni, onde nacque la necessità di dover modificare nella parte migliore della galleria i tipi di progetto, il programma di esecuzione e il prezzo d'appalto prima ancora d'intraprendere, il lavoro, e, raggiunta la parte più cattiva, ebbe origine quella contesa tra la Stazione appaltante e l'Impresa, che condusse alla sospensione del lavoro, esponendo per mesi e mesi gli scavi alle alterazioni fisico-chimiche, laddove peggiore era la natura del terreno, lasciando le murature interrotte e non contrastate, dando così origine ad uno stato deplorevole di cose, che in parte può giustificare l'enorme sacrificio di 10 milioni.

Ma è opinione dei tecnici, che hanno prestata l'opera loro nei lavori della galleria di Ronco (1), o che si sono occupati dei lavori stessi (2), che la galleria sarebbe stata compiuta più presto e con minore spesa se la sagoma, la struttura e la grossezza dei rivestimenti fossero stati stabiliti in relazione alla natura del terreno e se nella condotta del lavoro fossero state rigorosamente applicate le massime consigliate dalla esperienza di ben noti trafori eseguiti attraverso l'Appennino.

Le difficoltà che si riscontrano nei terreni argillosi, negli argilloscisti, e più ancora nelle argille marmose a struttura scagliosa e giacitura informe come terre rimaneggiate, conseguono tanto dalle condizioni statiche, quasi d'equilibrio instabile della materia ad attraversare, quanto dalle alterazioni fisico-chimiche che la materia stessa attraversata può subire venendo a contatto sia coll'aria umida e calda, sia coll'acqua di una galleria in costruzione.

Dalle turbate condizioni statiche ne derivano gli abbassamenti continui del cielo degli scavi, quindi le pressioni enormi che si manifestano sulle armature.

Dalle alterazioni fisico-chimiche hanno origine i rigonfiamenti interni, la diminuzione continua dell'area scavata.

E' manifesto come tutte e due le difficoltà si vincano tanto più facilmente, quanto più si accelera la completa costruzione del rivestimento della galleria, il quale mentre ristabilisce l'equilibrio statico delle masse in moto, impedisce pure il contatto dell'aria alle terre facile a decomporsi.

La costruzione della galleria di Ronco non diede luogo a serie difficoltà laddove appunto prevalsero i criteri prudenti di andare adagio per far presto, di prontamente rivestire cioè lo scavo, aperto con mezzi ordinari. Si ebbero invece difficoltà serie e gravi nel tratto dal pozzo n. 2 all'imbocco sud, perchè quivi per accelerare il lavoro si ricorse alla perforazione meccanica e per giunta nell'attacco sud si adottò la perforatrice Brandt, cioè ad acqua. Fu il desiderio di prontamente ultimare quel tratto di galleria che suggerì la perforazione meccanica, ma le previsioni non furono che un miraggio, perchè è a immaginare in terreni poco stabili e facilmente rigonfiabili al contatto dell'aria e dell'acqua, quale sfacelo dovevano e abbiano prodotto le continue esplosioni di 15 a 20 chilogrammi di dinamite, il lungo contatto dell'aria calda e peggio ancora dell'acqua che colla perforazione Brandt lambiva proprio tutte le pareti dello scavo!

Si avrebbe dovuto invece procedere colla massima prudenza, facendo colla maggior celerità possibile seguire agli scavi la costruzione dei rivestimenti completi, mentre in molti tratti di galleria questo avvenne ad oltre un anno e anche due di distanza dal giorno in cui il terreno era stato attaccato in avanzata. Fu errore gravissimo l'avere voluto affrettare il compimento dell'opera coll'adozione del sistema di costruzione a molti attacchi, usato allora nella galleria dell'Arlberg; fu errore imperdonabile la prescrizione della perforazione meccanica e più lo avere scelto all'imbocco sud le macchine Brandt ad acqua compressa, colle quali si immetteva in galleria un elemento perniciosissimo alla consistenza della roccia, mentre con vantaggio dell'opera del traforo le naturali filtrazioni d'acqua nella parte sud mancavano quasi completamente.

Qualora non fossero stati commessi tali gravi errori, si fosse cioè lavorato coi mezzi ordinari, le difficoltà sarebbero state eliminate, come se ne ebbe prova nella galleria di raccordo all'imbocco sud, comprendente la galleria di corsa e quella di direzione, galleria quindi di dimensioni colossali, aperta in terreni dei peggiori, ma condotta a termine senza il benchè minimo inconveniente, perchè costrutta con metodo che lasciava poco esposto all'azione dell'aria calda ed umida il terreno tagliato.

B) Costo delle gallerie della traversata dell'Appennino.

Queste informazioni e questi apprezzamenti valgono a giustificare le previsioni e i preventivi, che in merito all'apertura della lunga galleria della direttissima furono dalla Commissione pubblicati nell'anno 1900. A seguito però delle varianti apportate al progetto debbonsi alquanto modificare le analisi e le valutazioni del lavoro.

Il traforo dell'Appennino, come si disse, verrebbe ottenuto mediante due distinte gallerie. L'esecuzione della prima, lunga 3800 metri tra la Secca e la grande trincea del Riccò, riuscirebbe facilitata dagli attacchi ai due imbocchi e da quelli corrispondenti al pozzo profondo solo metri 40, situato nella valle del Riccò, a metri 2450 dall'imbocco sud.

L'apertura della galleria verrebbe fatta in terreno molto simile per natura e per andamento di stratificazione, a quello nel quale andrebbero perforate le 16 gallerie dello sviluppo di 12,300, progettate nella Genova Voltaggio-Novi, dalla Secca ad Isoverde. In quella però il lavoro costerebbe alquanto di più, per la necessità di dovere asportarvi ed introdurvi i materiali dal pozzo e dalla trincea all'imbocco nord. Questa circostanza influirebbe sul costo dell'opera, potendo aumentare del dieci per cento il prezzo preventivato dalla Società del Mediterraneo per le anzidette 16 gallerie, facendolo quindi salire a 2200 lire per metro lineare.

Alle due gallerie della traversata dell'Appennino sarebbe interposta la trincea di 100 metri, le cui modalità d'esecuzione sopra indicate conducono a determinare, secondo un preventivo molto largo, il costo dell'opera e dei relativi accessori in due milioni di lire.

La perforazione della seconda galleria, lunga m. 14,700, sarebbe iniziata dai due imbocchi, da due attacchi in corrispondenza della finestra lunga circa 125 metri, da aprirsi nel rivo Costagiutta a m. 1350 circa dall'imbocco sud, e da altri sei attacchi intermedi ottenuti coll'apertura di tre pozzi nei rivi Busaletta, Traversa e Molini, per modo che il tratto più lungo a foro cieco risulterebbe di soli 6400 metri circa.

Stabilite così le fronti d'attacco, dovrebbesi procedere all'esame della natura del terreno per determinare il programma del lavoro ed il costo dell'opera.

Ma un esame di così grande importanza vuol essere fatto da persone competentissime sulla scorta di dati scientifici,

(1) Vedi « La Ferrovia succursale dei Giovi e la grande galleria di Ronco ». Monografia degli ing. L. Capello e G. Giachino. — Milano, Tipografia e Litografia degli Ingegneri, 1896.

(2) Vedi « Memoria tecnica » degli ing. F. Giordano, G. Lanino F. Salmoiraghi.

i quali valgano a prevedere esattamente la natura geologica delle roccie che andrebbero perforate nelle varie tratte della galleria.

In attesa di questo studio, che pure andrà istituito per determinare la natura dei terreni da attraversarsi colla galleria del valico progettata nella Genova-Gavi-Novi, la Commissione ritiene intanto di poter confermare il suo precedente giudizio (1).

E perchè l'opinione pubblica, non esattamente informata, possa credere come altri ha asserito, che tutta quanta la galleria della direttissima attraversi quegli stessi schisti argillosi incontrati in una sola parte di quella di Ronco, credesi opportuno osservare che, riferendo il tracciato della nuova galleria alle carte geologiche dell'Issel si troverebbe che per metri 8700 circa seguirebbe nei terreni appartenenti all'eocene, costituiti da argillo schisti, da argille marnose, da calcescisti e da calcari, e per i rimanenti 6000 metri in quelli del miocene, costituiti da conglomerati e da marne, roccie di facile ed economica escavazione (2).

Ma le sole indicazioni delle carte, senza il sussidio dei profili geologici, non possono valere per determinare la natura dei terreni attraversati colla galleria, la quale troverebbesi molto sottoposta ai terreni superficiali. Questa circostanza porterebbe anzi a ritenere che in parecchie e lunghe tratte dovrebbero rinvenirsi le ofiolitiche, cioè le serpentine, eufotidi, dioriti, roccie buone, sulle quali sono adagiati nella parte meridionale dell'Appennino i detti terreni dell'eocene, e nella parte settentrionale quelli del miocene.

Che se ciò non fosse per avverarsi, e se la galleria attraversasse per nove chilometri circa i detti terreni dell'eocene, non è a dire che dovrebbero rinvenirsi sempre gli stessi schisti argillosi, che presentarono difficoltà nell'apertura della galleria di Ronco. L'esempio di questa vale a provare che tali terreni si trovano più specialmente nel versante meridionale dei Giovi; che in quello settentrionale, oltre il pozzo n. 2 situato nel rio Migliarese, lo schisto diventa calcarifero, dotato di maggior consistenza e che in qualche zona verso il Borgo De Fornari, vi ha calcare solido in banchi. Oltre Ronco è poi facile riconoscere, seguendo anche la esistente via ferrata, che il terreno della sponda sinistra della Scrivia si compone di roccie calcaree e marnose, molto più consistenti e che raramente trovansi gli schisti.

Ciò posto, e richiamato quanto ebbe a dirsi della galleria di Ronco, è lecito concludere che, quand'anche la nuova galleria dovesse aprirsi per due terzi della sua lunghezza nel detto eocene, le difficoltà derivanti dalla natura del terreno si dovrebbero presentare solamente nei primi 4500 metri circa dall'imbocco sud al pozzo della Busalletta; che nei seguenti 4200 metri il lavoro dovrebbe compiersi, come nelle ultime tratte di quella di Ronco, senza alcuna anormalità, e che infine negli ultimi 6000 metri il traforo sarebbe facile e di economica esecuzione.

E pertanto le lunghezze delle tratte di galleria, da aprirsi nei terreni ritenuti cattivi o buoni, dovrebbero riuscire proporzionali ai numeri 4.5 : 10.2, mentre nella galleria della Genova-Gavi-Novi, secondo le constatazioni fatte dal Rovereto, sarebbero nel rapporto di 4 : 6; onde per questa essendo stato determinato dalla Società del Mediterraneo in L. 2730 il prezzo per ogni metro lineare, risulterebbe giustificato quello di L. 3000 per la prima, stabilito dalla Commissione, pur tenendo conto del maggior costo del lavoro, che in questa sarebbe fatto parzialmente col sussidio dei pozzi.

C) Tempo occorrente per traforare la più lunga galleria.

Fu detto altresì che per traforare e stabilire la galleria della direttissima occorrerebbero dieci anni (1), mentre la Società del Mediterraneo ha determinato in cinque anni e mezzo il tempo necessario per l'esecuzione di quella del valico della Genova-Gavi-Novi. Di guisa che essendo le tratte da escavarsi a foro cieco in ambedue le gallerie di lunghezze quasi uguali, il traforo della prima richiederebbe tempo quasi doppio, mentre anche nella seconda dovrebbero aprirsi lunghe tratte negli scisti argillosi.

Anche questa asserzione non ha quindi fondamento, e facilmente si dimostra la possibilità di costrurre la galleria della direttissima in tempo molto più breve.

Il tratto della stessa da escavarsi nei terreni ritenuti cattivi, lungo metri 4500 circa, si estende dall'imbocco sud, nella trincea del Riccò, al pozzo della Busalletta, profondo 250 metri, e può essere perforato attaccando le escavazioni da quattro fronti: l'una all'imbocco, due in corrispondenza della finestra nel rio Castagiuta, la quarta nel pozzo della Busalletta, di modo che le due fronti intermedie distanzierebbero dalle estreme 1350 e 3150 metri circa.

Ammesso un avanzamento medio giornaliero, praticato coi mezzi ordinari, di soli metri 0.50 per i pozzi e per le finestre, e di solo un metro per la galleria, occorrerebbero 500 giorni per costrurre il pozzo ed altri 1450 giorni per forare il nucleo più lungo; sarebbero così sufficienti cinque anni e cinque mesi, in cifra tonda sei anni, a completare tutto il tratto.

La più lunga tratta della galleria da aprirsi a foro cieco, che dal pozzo nel rivo Traversa si estende verso nord per 6400 metri in terreni buoni e compatti, escavandola colla perforazione meccanica, mediante la quale si conseguirebbe un avanzamento giornaliero per ogni fronte d'attacco non inferiore a metri 2.50, verrebbe perforata in 1280 giorni, e, tenendo conto del tempo richiesto per formare il pozzo, verrebbe completata in meno di cinque anni.

E pertanto, pur adottando i soli mezzi ordinari nella perforazione del primo tratto, il tempo occorrente per traforare e stabilire la intera galleria non sarebbe maggiore di sei anni.

D) Costruzione del tratto di linea da Rigoroso a Tortona.

Altre obbiezioni vennero mosse al tracciato della direttissima, perchè al di là della galleria del valico, la linea essendo condotta a sboccare e a prendere sede nell'alveo della Scrivia, dovrebbesi provvedere, dicesi, a difenderla con la costruzione di un muro d'argine potentissimo per fondazioni e per sezioni poderose, in modo che il tratto medesimo costerebbe L. 1,500,000 per chilometro (2).

Pretendesi ancora che il ponte sulla Scrivia da costruirsi a valle della confluenza del Borbera costerebbe due milioni, altrettanti la galleria di Monterosso, e che il rimanente tronco fino a Tortona importerebbe una spesa di 400 mila lire al chilometro, di guisa che da Rigoroso a Tortona la linea verrebbe a costare 900 mila lire circa al chilometro; preventivo molto elevato per la costruzione di una linea di pianura (3).

Ma le ragioni che si adducono per condannarne il tracciato e per dirne costosissima l'attuazione hanno ben poco fondamento.

L'azione delle piene della Scrivia, le quali vuolsi che nell'anno 1836 si innalzassero a metri 10.60 sul livello ordinario presso il ponte carreggiabile di Serravalle, si fa

(1) Vedi « Il problema ferroviario in relazione al Porto di Genova », pag. 91.

(2) Vedi la carta geologica allegata alla conferenza dell'ing. Luigi Figari intorno ad un nuovo valico attraverso l'Appennino.

(1) La galleria del Gottardo, con una lunghezza a foro cieco di metri 15,000, fu aperta in nove anni e cento giorni, ed in quella del Sempione, lunga metri 19,730, dovrebbero aprirsi, in cinque anni e mezzo, il primo tunnel ed in avanzata il secondo, nonchè le gallerie trasversali.

(2) Vedi *Giornale dei Lavori Pubblici e delle Strade Ferrate*, n. 5 del 20 gennaio 1902.

(3) La ferrovia Novi-Torino è costata 438,000 lire a chilometro; la Torino-Milano è costata nel tratto Torino-Ticino lire 284,000, e nel tratto Ticino-Milano lire 244,000; la Novi-Tortona e la Alessandria-Tortona sono costate in media lire 226,000 a chilometro.

sentire da oltre mezzo secolo contro l'esistente ferrovia, senza dare luogo a quelle corrosioni e a quegli urti, che si prevedono tanto funesti per l'argine della linea nuova.

Da Busalla a Pietrabissara e nelle vicinanze di Serravalle, la ferrovia stessa in molte tratte corre in froldo alla Scrivia, ed in qualche tronco, direttamente battuto dalle acque, solamente è difesa da un semplice rivestimento e da qualche scogliera.

Giova poi rilevare che a monte della chiusa di Pietrabissara e fino a Ronco, ove la ferrovia corre quasi sempre parallela al torrente, l'alveo della Scrivia avendo una larghezza limitata a poche diecine di metri e l'acclività media dell'otto per mille, le acque assumono altezze e velocità straordinarie, ma che, a valle della chiusa, diventando l'alveo largo parecchie centinaia di metri e la pendenza scendendo al cinque, indi al quattro per mille, le acque di piena poco si innalzano invece nel centro della fiumana.

È qui appunto, dopo la stretta di Pietrabissara, dove la sede della grande stazione di Rigoroso e quella di un tratto della linea verrebbero procurate nel letto della Scrivia, lasciandone per il deflusso delle acque oltre 150 metri, colla quale larghezza si smaltirebbero mc. 650 al secondo con una lama d'acqua di m. 1.50, e ben mc. 1500 con due metri di profondità (1).

E larghezza quasi uguale presenta il torrente in un tronco di 500 metri circa di lunghezza più in a valle, presso il ponte di San Bartolomeo (Cassano), là dove defluiscono anche le acque del Borbera, le quali generalmente sono maggiori di quelle che scorrono nella Scrivia a monte della confluenza del Borbera stesso. Ed ivi il ponte, che una luce libera di soli 110 metri circa, produce un rigurgito a monte di detto tronco, sopraelevando le acque di piena a meno di tre metri d'altezza.

In a valle del ponte di San Bartolomeo il letto assume una larghezza amplissima, la di cui misura media fino a Tortona può ritenersi di 600 metri circa, ed in questo tratto, ove le piene si innalzano poco più di un metro in corrispondenza del filone, pochi decimetri verso le sponde, la linea nuova non occuperebbe che per breve tratto ed in minima larghezza il letto medesimo.

Mancano osservazioni idrometriche regolari intorno al corso del torrente, le quali consentano di stabilire con maggiore esattezza il regime delle acque; ma i dati riportati sono il risultato di informazioni dirette molto attendibili, e che trovano conferma anche nel calcolo delle portate massime che si possono desumere dal bacino imbrifero della Scrivia, in rapporto ai bacini di altri corsi d'acqua i cui dati sono conosciuti.

Egli è certo però che le indicazioni della massima piena del 1836, esistenti a monte del ponte carreggiabile di Serravalle, secondo le quali le acque avrebbero dovuto sopraelevarsi di metri 10.60 dal livello ordinario, non sono esatte e sono il risultato di una condizione specialissima di cose.

Il ponte attraverso alla Scrivia aveva a quell'epoca una sezione libera equivalente ad una metà circa di quella che presenta attualmente, e durante la piena massima la luce era completamente ostruita.

Se ciò non fosse stato, con un'altezza d'acqua defluente di metri 10.60 circa si avrebbero avuti a monte e a valle del ponte sinistri di così gravissime conseguenze, che ne sarebbe oggi ancora viva la memoria. Basti il dire che con tale lama d'acqua sarebbero defluiti nella Scrivia metri cubi 7800 al secondo, più della portata massima del Po, che è ritenuta di mc. 7000 al secondo.

Queste constatazioni intorno al corso della Scrivia giustificano pienamente le disposizioni adottate nel progetto, nonchè i computi relativi al costo della direttissima fra Rigoroso e Tortona.

Disponendo l'argine ferroviario, dopo lo sbocco della galleria del valico, colla piattaforma a tre metri circa dal letto del torrente, secondo una inclinazione lievissima di 1 di altezza per 2 1|2 di base verso le acque, rivestendo l'argine con muratura e difendendone il piede con una scogliera, sarebbero impedite le corrosioni e l'invasione delle piene.

Il preventivo di questa disposizione di opere facili e poco costose può stabilirsi in 500 mila lire al chilometro.

A valle del ponte di San Bartolomeo fino a Tortona, ove la Scrivia conserverebbe sempre un alveo libero di parecchie centinaia di metri, l'argine potrebbe essere eseguito in modo più semplice, difeso da qualche respingente formato di massi, onde il costo per metro lineare non riuscirebbe superiore alle duecento cinquanta mila lire al chilometro.

Il preventivo del ponte e della galleria di Monterosso possono del pari determinarsi con molta approssimazione.

Ritenuto che la luce netta del ponte dovrebbe essere di circa 150 metri, che nella valutazione fatta dalla Società del Mediterraneo per la Genova-Gavi-Novi il prezzo unitario dei grandi ponti e viadotti venne stabilito in L. 6000 circa al metro lineare di luce, il costo del ponte stesso dovrebbe calcolarsi in 900 mila lire.

La galleria di Monterosso, secondo le più recenti constatazioni, avrebbe una lunghezza di un chilometro circa, e sarebbe suddivisa in due tratte, la maggiore delle quali riuscirebbe lunga non più di 600 metri. Se si considera che essa andrebbe aperta in conglomerati consistenti di facile escavazione, che la perforazione potrebbe essere attivata da più attacchi, dei quali alcuni facilmente accessibili da vie pubbliche, ne risulta che l'opera non dovrebbe costare più di 1500 lire per ogni metro lineare.

Con ciò rimane esaurito l'esame dei singoli prezzi delle opere principali costituenti il tratto da Rigoroso a Tortona, riconosciuta l'attendibilità dei prezzi medesimi, ne consegue accertata l'esatta corrispondenza col preventivo di lire 400 mila a chilometro, determinato dalla Commissione per la costruzione del tratto stesso (1).

§ 5. — Preventivo di costruzione dell'intera linea.

Le valutazioni e gli apprezzamenti fatti consentono di stabilire con molta approssimazione il preventivo di costruzione dell'intera linea. E perchè questo riesca comparabile con quello della Genova-Gavi-Novi, è opportuno includervi anche il costo del tratto comune da Genova-Principe alla Certosa, come risulta dalla seguente tabella:

---

(1) Dai dati idrografici sui principali corsi d'acqua d'Italia rilevasi che:

il Tanaro ha un bacino di kmq. 7984, una portata massima di mc. 1700;

la Bormida ha un bacino di kmq. 2190, una portata massima di mc. 1000;

la Trebbia ha un bacino di kmq. 1014, una portata massima di mc. 1000.

La Trebbia scorre a levante della Scrivia, la Bormida ed il Tanaro a ponente.

La Scrivia, a monte della confluenza del Borbera, ha un bacino di kmq. 300; a valle, di 600 kmq.; onde le portate massime nei due tratti del torrente, che precedono e che seguono la confluenza del Borbera, non dovrebbero superare i 300 e i 600 metri cubi, in correlazione ai dati della Trebbia.

(1) Il tronco da Rigoroso a Tortona costerebbe:

Da Rigoroso allo sbocco della galleria di Monterosso:

Argine stradale	L.	4,000,000
Ponte	»	900,000
Galleria	»	1,500,000
Da ivi a Tortona	»	4,760,000
In tutto	L.	11,160,000

quindi $\frac{\text{L. } 11{,}160{,}000}{\text{chilom. } 27{,}9} = \text{L. } 400{,}000$ al chilometro.

OPERE	Lunghezza	Costo per ogni chilometro	Costo totale
	Metri	Lire	Lire
Dalla stazione Genova-Principe alla Certosa	2500	2,000,000	5,000,000
Dalla Certosa all'imbocco della prima galleria nella stazione della Secca	8600	1,500,000	12,900,000
Prima galleria.	3800	2,200,000	8,360,000
Trincea	100		2,000,000
Galleria del valico	14,700	3,000,000	44,100,000
Dalla stazione di Rigoroso a quella di Tortona	27,900	400,000	11,160,000
Somma a calcolo per installazioni speciali nella grande galleria, per opere complementari, per stazioni, parchi			6,480,000
Costo dell'intera linea			90,000,000
Raccordo della nuova linea colla Ronco-Novi (da Rigoroso a Serravalle)			2,000,000

L'USO DELLA SABBIA

per fermare i treni viaggiatori nelle stazioni di testa

A proposito degli accidenti ferroviari troppo frequenti all'entrata dei treni celeri viaggiatori nelle stazioni di testa, accidenti di cui si sono avuti purtroppo alcuni esempi, benchè generalmente senza gravi conseguenze, tanto in Italia che all'estero (stazioni di Roma, Montparnasse, Francoforte, Zittau, ecc.) la *Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen* pubblica un articolo del Köpcke sull'uso delle vie in sabbia, destinate a produrre la fermata d'un treno.

Il « Bollettino » della Società degli Ingegneri ed Architetti italiani riassume l'interessante articolo, che riproduciamo :

« Non basta raccomandare ai macchinisti di non entrare a grande velocità nei piazzali delle stazioni di testa, poichè i regolamenti anche più severi non saranno più efficaci nell'avvenire di quello che non lo siano stati per il passato. Le misure precauzionali adottate, cioè gli urtatoi statici o idraulici, sono ugualmente inefficaci, poichè non possono fornire il lavoro resistente necessario alla fermata del treno e, se lo potessero, non raggiungerebbero lo scopo che con danno del treno, costretto a fermarsi istantaneamente in seguito all'urto. E' stata una vera fortuna che, per esempio nell'ultimo accidente, quello di Francoforte, l'apparecchio d'arresto posto all'estremità del binario abbia ceduto, e quindi che la macchina abbia superato il marciapiedi e sia andata ad urtare e sfondare il muro della sala d'aspetto e sia in questa penetrata, poichè se tutto ciò non fosse avvenuto le conseguenze dell'accidente sarebbero state ben più gravi.

« Per distruggere la velocità d'un treno bisogna disporre d'uno spazio sufficientemente lungo. Ciò può ottenersi con l'uso del binario insabbiato, già da oltre 10 anni proposto dal Köpcke e recentemente applicato nella stazione di Dresda, in seguito a replicate rotture degli ordinari urtatoi. Questo binario insabbiato non occupa che uno spazio insignificante, poichè è completamente coperto, invisibile ed ha le sue rotaie parallele a quelle del binario scoperto e distanti ciascuna 129 mm. soltanto da quelle della via normale. Ognuna delle rotaie del binario insabbiato è allo stesso livello di quelle del binario scoperto ed è compresa entro una specie di canale metallico, largo m. 0.20, che raggiunge la stessa altezza del marciapiedi, cosicchè la testa della rotaia risulta coperta per circa m. 0.30 dalla sabbia che riempie tutto il canale. Lo scambio, che dà accesso alla via insabbiata, è aperto normalmente sul binario ordinario per la necessità del servizio di manovra. Solo un istante prima dell'ingresso dei treni viaggiatori esso è aperto sul binario insabbiato ed è successivamente rimesso nella posizione normale quando il macchinista dà col fischio il segnale che l'entrata si compie in condizioni normali.

Il binario insabbiato ha la lunghezza di 60 m. ed equivale ad un tratto di via della stessa lunghezza che abbia da un estremo all'altro una differenza di livello di 5 m. o 6 m., quando si ammetta che lo strato di sabbia abbia una resistenza uguale a quella d'una pendenza di 1\|12 a 1\|10. Il peso della parte di treno che si trova sulla via insabbiata è valutabile in circa 70 tonn. per locomotiva e tender e 60 tonn. per due vetture passeggieri, cioè in totale 130 tonn., che, alzate all'altezza media di m. 2.50 a m. 3, dànno un lavoro di circa 360 tonn. equivalenti appunto al lavoro resistente di un urtatoio idraulico ordinario (*Uhland*, *Konstruktör*, 1868, p. 14).

« L'esperienza di Francoforte, dove all'estremità del binario d'arrivo, era appunto collocato un urtatoio idraulico, mostra la necessità d'aumentare la lunghezza della via insabbiata.

« L'ing. Sarre, nel *Centralblatt der Bauerwaltung*, esprime l'avviso di usare vie insabbiate con dispositivo automatico; ma la difficoltà di realizzare un simile intento le renderebbe poco raccomandabili. Il peggio che possa avvenire, d'altronde, è che un treno sia diretto intempestivamente sulla via insabbiata, il che non può produrre inconvenienti, o ad ogni modo è sempre senza confronto meno grave del non poter fermare un treno, che sopraggiunga con velocità eccessiva.

« Qualcuno ha protestato contro l'impiego delle vie insabbiate nelle stazioni di testa, supponendo che esse esigano una notevole perdita di spazio; l'esperienza mostra invece che avviene precisamente il contrario, poichè l'impianto di un binario in sabbia, come lo ha progettato il Köpcke, non occupa spazio sensibile e lascia del tutto liberi e sicuri i marciapiedi laterali, garantendo l'incolumità delle persone e delle cose che possono trovarsi nel marciapiede di fronte alla testa dei binari e sopratutto garantendo il treno.

« Nell'impianto di Dresda un pedale Jüdel collocato immediatamente prima dello scambio, ne trattiene gli aghi e impedisce loro di spostarsi durante il passaggio del treno.

« Aumentando della lunghezza d'un treno la lunghezza del binario insabbiato oltre quel limite che in casi normali è da ritenersi sufficiente, si potrebbe aggiungere un altro pedale all'estremità del binario scoperto il quale aprisse e mantenesse sempre aperto lo scambio per il binario insabbiato finchè il treno è fermo in stazione, ottenendosi con ciò che questo treno fosse sempre automaticamente ed efficacemente protetto ».

INFORMAZIONI PARTICOLARI

DEL *MONITORE*

Traforo del Sempione.

(*Stato dei lavori al 1° giugno 1902*).

Galleria di avanzamento:	Lato nord Briga	Lato sud Iselle	Totale
Lunghezza al 1° maggio 1902 m.	7028	4457	11,485
Progresso mensile . . . »	201	91	292
Totale al 1° giugno 1902 . m.	7229	4548	11,777
Operai:			
Fuori galleria, totale giornate	19,505	11,097	30,602
» media giorn. .	691	370	1,061
In galleria, totale giornate .	38,924	24,689	63,613
» media giorn. .	1390	851	2241
Effettivo massimo lavoranti simultaneamente	556	340	896

Lato Nord. — La galleria d'avanzamento ha attraversato degli schisti cristallini verdi e dei gneiss schistosi. Il progresso medio della perforazione meccanica è stato di metri 6.48 per giorno di lavoro.

Il quindici maggio, il guardiafreno Barbagelati Giovanni, di Torriglia, rimase morto fra i vagoni di un treno deragliato.

Lato Sud. — La galleria d'avanzamento ha attraversato il micaschisto ed una vena di calcare bianco. La sorgente incontrata al chilom. 4.521 raggiunge una temperatura di 21 centigradi. La perforazione meccanica è cominciata il 20 maggio alle ore 10.30.

Il progresso medio è stato di m. 5.44 per giorno di lavoro.

Le acque provenienti dal tunnel comportarono 835 litri al secondo.

><

L'esercizio privato delle ferrovie.

La Commissione presieduta dall'on. Saporito, che studia l'ordinamento delle ferrovie, ha preso un'importante deliberazione, pronunciandosi in senso favorevole all'esercizio privato, con 9 voti contro 6.

Furono favorevoli all'esercizio privato i deputati Saporito e Danieli, il senatore Mezzanotte, il comm. Franco, consigliere della Corte dei Conti, il comm. Melani, ragioniere generale dello Stato, il generale Bellini, il commendatore Perozzo, conservatore delle ipoteche, il comm. Della Rocca, ispettore superiore delle ferrovie, il cav. Marchiano, capo-divisione dell'Ispettorato ferroviario.

L'on. Rubini scrisse che se fosse stato presente, avrebbe votato per l'esercizio privato.

Votarono per l'esercizio di Stato (con amministrazione autonoma) i deputati De Amicis e Stelluti-Scala, il commendatore Martuscelli, consigliere alla Corte dei Conti, il comm. Gammond, ispettore generale alle Poste, il comm. Calvori, ispettore delle ferrovie, il comm. Caroncini, capo divisione al Ministero della Guerra.

La detta Commissione ha continuato la discussione sulle tariffe a zone pei viaggiatori.

><

Gli organici dei ferrovieri.

Giovedì al Ministero dei Lavori Pubblici, presenti i ministri Di Broglio, Balenzano e i Direttori Generali della Mediterranea, dell'Adriatica e della Sicula, si è proceduto alla lettura e alla firma del verbale degli accordi intervenuti fra il Governo e le Società per l'attuazione degli organici del personale.

Il verbale accenna alle trattative intervenute, agli accordi presi, e si occupa, più che altro, a stabilire in massima come verranno regolati i conti per il rimborso alle Società della spesa che è stata accettata dallo Stato, in più di quella che resta a carico delle Società. I dettagli relativi verranno poi concordati nel periodo che corre tra la firma del verbale e quella della Convenzione, che è detto sarà sottoscritta dopo approvato il disegno di legge che il Governo presenterà al Parlamento.

Gli allegati uniti al verbale sono il Regolamento disciplinare del personale, le tabelle che regolano gli avanzamenti per ogni categoria d'impiegati, cominciando dallo stipendio minimo al massimo, da raggiungersi in un periodo, in generale, di vent'anni o di poco superiore, a seconda delle diverse categorie; le categorie del personale sono 19 e comprendono tutto il personale, dal manuale agli operai, dal personale del treno e delle stazioni fino ai capi d'ufficio.

Le tabelle sono doppie: le prime sono relative agli aumenti che le Società hanno concessi, al principio d'anno; le seconde gli aumenti richiesti, dopo il marzo, dal Governo, in seguito alle domande dei ferrovieri; il confronto di queste due specie di tabelle serve a stabilire la parte di spesa a carico delle Società e quella a carico del Governo.

Il lavoro compito in questi giorni, e riassuntivo nel verbale degli accordi, è completo, sì che, quando il Parlamento avrà approvato il disegno di legge che il Governo presenterà, non vi sarà che da sottoporre dal Ministro dei Lavori Pubblici e dai Direttori generali delle tre Reti principali la Convenzione, il cui schema, come abbiamo annunziato, è già pronto.

In questi giorni fu oggetto di particolari studi tra il Governo e le Società l'acceleramento della carriera degli impiegati anziani che col primo accordo coi rappresentanti dei ferrovieri non erano stati compresi nei nuovi organici, cioè non avevano alcun vantaggio.

I risultati di questi studi furono di affrettare per essi il raggiungimento dello stipendio massimo, guadagnando chi uno, chi due, chi tre anni; e di questi risultati fa pur parola il verbale, avendo il Governo accettato di sostenere l'onere che risulta da questi miglioramenti di carriera.

Con la firma del verbale è, dopo tanto tempo, finita una questione, si spera almeno, che si era fatta acuta da alcuni mesi e che aveva dato luogo a moltissime conferenze tra il Governo e i rappresentanti della Società prima, quindi tra il Governo e i rappresentanti dei ferrovieri, e poi di nuovo tra il Governo e i Direttori generali delle Società; e non vi fu mai, come ha erroneamente stampato qualche giornale, alcuna conferenza diretta tra i rappresentanti dei ferrovieri e quelli delle Società.

><

Congresso internazionale delle tramvie.

Dal 1° al 5 luglio p. v. avrà luogo in Londra il Congresso internazionale delle tramvie.

A rappresentare l'Amministrazione italiana S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici ha delegato l'avv. Luigi Rava, deputato al Parlamento, e il R. Ispettore delle Strade Ferrate, signor cav. Vincenzo Capello.

><

Nuovi oneri ferroviari e postali.

I provvedimenti che, a quanto si assicura, sarebbero stati concordati fra gli on. Ministri del Tesoro e dei Lavori Pubblici, per far fronte all'onere finanziario derivante dal nuovo ordinamento ferroviario, consisterebbero:

1. Nell'aumentare da 5 a 15 centesimi la tassa di bollo sulle lettere di porto per le spedizioni a piccola velocità ordinaria ed accelerata;

2. Nell'estendere la sopratassa del 3 per cento, stabilita dall'art. 22 della legge 29 maggio 1900, ed applicare una tassa di bollo del 2 per cento a tutti i trasporti di viaggiatori e merci per mezzo di tramvie non urbane;

3. Nell'estendere le sopratasse della citata legge alle ferrovie secondarie, devolvendone l'importo di un terzo agli istituti di previdenza del personale ferroviario e per due terzi all'erario.

I pacchi ferroviari, contrariamente a quanto è stato annunziato, non subirebbero aumento; e sarebbe invece, a quanto dicesi, in discussione se applicare una tassa di bollo di 5 centesimi ai pacchi postali.

><

Le Ferrovie complementari.

L'on. Giusso ha ormai terminato la sua Relazione sulle linee complementari, e quanto prima egli la presenterà al Ministro dei Lavori Pubblici.

Finora l'on. Balenzano non ha deciso se al documento debba o no darsi pubblicità.

><

Ferrovia Sondrio-Tirano.

Ci informano che la ferrovia Sondrio-Tirano ora in costruzione è ormai ultimata.

Il giorno 12 corrente avrà luogo la visita di ricognizione da parte dell'Ispettorato ferroviario. E' quindi assai probabile che la linea potrà essere aperta pochi giorni dopo la metà del mese corrente. Questa linea è destinata ad abbreviare di due ore il percorso tra Milano e l'alta Valtellina.

><

Il riscatto del Sempione.

Presieduti dal sottosegretario di Stato, on. Baccelli, riunironsi nuovamente i Commissari dei Ministeri della Guerra, del Tesoro e dei Lavori Pubblici per discutere intorno al riscatto del Sempione.

><

Il Porto unico Umberto I
e la ferrovia da Ormea al mare.

Informano che procedono alacremente gli studi da parte della Commissione nominata dal Ministero per esaminare la proposta di una Società inglese di costruire un grande porto congiungendo gli attuali due di Porto Maurizio ed Oneglia raccordandolo con una ferrovia ad Ormea.

E' già stato compiuto anche qualche parziale sopraluogo, ma pare che si affaccino difficoltà tecniche; perciò la Commissione chiederà schiarimenti su parecchi punti alla Società proponente.

Pei primi di luglio sarà pronta la Relazione.

><

Valico appenninico per facilitare le comunicazioni
tra Genova e l'Alta Italia.

Dopo una amplissima discussione, l'Assemblea dell'Unione delle Camere di Commercio riunita a Torino, approvò ieri a voti unanimi il seguente ordine del giorno:

« L'Unione delle Camere di Commercio riunite in assemblea generale a Torino, riaffermata l'assoluta necessità che sia provveduto alla costruzione di una nuova linea dal Porto di Genova alla Valle del Po;

« Preso atto dei vari progetti formulati per la soluzione del grave problema;

« Considerato che per un definitivo giudizio pel miglior tracciato, mancano ancora dati tecnici, non essendo compiuto lo studio della linea direttissima Genova-Rigoroso-Tortona, propugnata dal Municipio di Genova;

« Ritenuto che in ogni modo il progetto eventualmente prescelto non potrà avere piena esecuzione se non fra qualche anno;

« Ritenuto altresì che le linee attuali, nella presente loro condizione debbono riconoscersi assolutamente insufficienti alle esigenze del traffico odierno, e di quello presumibilmente maggiore che si svolgerà nei prossimi anni; fa voto: perchè, in attesa del provvedimento definitivo che schiuda una nuova via dall'Alta Italia al Porto di Genova, venga adottata una misura di pronta efficacia per portare immediato e sicuro sollievo alle linee esistenti da Sampierdarena a Ronco e più precisamente si applichi su di esse la trazione elettrica, con che sarà possibile per alcuni anni far fronte all'incremento normale del traffico ».

><

Per una statistica internazionale delle ferrovie.

Sappiamo che l'Ufficio centrale dei trasporti internazionali per strada ferrata in Berna ha notificato agli Stati interessati che il signor De Perl, Consigliere di Stato e Direttore gerente dell'Unione russa per le relazioni internazionali delle ferrovie a Pietroburgo, ha rinnovato le pratiche già fatte in addietro col predetto Ufficio, affinchè questi voglia incaricarsi della compilazione e pubblicazione di una statistica internazionale delle strade ferrate, in conformità di quella della quale un primo volume, relativo agli anni 1882 e 1883, fu dato alla stampa nel 1885 sotto la direzione del signor Brachetti, Consigliere aulico, presidente della Commissione internazionale di statistica (ora defunto).

Ci risulta che l'Ufficio predetto, previo consenso del Consiglio Federale Svizzero, e sotto riserva del consenso di tutti gli Stati contraenti, ha dichiarato che sarebbe pronto ad incaricarsi dell'importante lavoro.

><

Strade Ferrate del Mediterraneo.

(Principali modificazioni contenute nell'Orario generale 16 giugno 1902).

L'orario generale per la stagione estiva verrà attivato il giorno 16 del corrente mese di giugno. Tale orario comprenderà, oltre ai soliti servizi estivi, le seguenti principali modificazioni:

Linea Genova-Ventimiglia. — Verrà stabilito un nuovo diretto in partenza da Ventimiglia alle ore 9.30 ed in arrivo a Genova alle 14.15, corrispondenza quivi coi diretti 6 e 68 per Torino e Milano. Con tale nuovo diretto si otterrà una comunicazione celere, oltre che dai paesi della Riviera di Ponente con Milano e Torino, anche da Barcellona e Marsiglia per Genova.

Linea Torino-Savona. — Il treno 444, che attualmente è limitato fra Savona e Bastia, verrà prolungato fino a Torino, e fissato in partenza da Savona alle 9.30 ed in arrivo a Torino alle 15.5.

Linea Genova-Torino e Genova-Milano. — Il diretto 4, che attualmente parte da Genova alle 11.55, sarà anticipato fino alle 8.35, creandosi così una comoda comunicazione mattutina fra la Liguria e Torino, dove arriverà alle 12 30.

Inoltre i diretti 66 e 6, in partenza attualmente da Genova rispettivamente alle 8.30 ed alle 14.55, e che viaggiano ora fino a Novi colle due sezioni riunite di Torino e Milano, verranno sdoppiati in partenza da Genova, con che si renderà la comunicazione con Milano indipendente da quella con Torino.

Linea Genova-Pisa. — Si anticiperà di circa mezz'ora l'accelerato 158, che sarà fissato in partenza da Pisa alle 8.40 e messo in coincidenza col 174 da Firenze, anzichè col 72, restandone così migliorata anche la corrispondenza col 71 da Livorno.

Con tale anticipazione si otterrà lo scopo di arrivare a Torino, col corrispondente diretto 6, in tempo per assicurare a questo treno la coincidenza col diretto 4 per la Francia.

Linea Milano-Torino. — Per assicurare pure la corrispondenza a Torino con il diretto 4 per la Francia, verrà

anticipato il diretto 16, da Milano a Torino, di una ventina di minuti.

Linea Livorno-Pisa-Firenze. — Si anticiperà di un'ora circa il treno serale 181, assegnandogli la partenza da Livorno alle 18.30 e l'arrivo a Firenze alle 21.45.

Tale treno verrà così a transitare da Empoli quasi contemporaneamente al 74, proveniente da Firenze.

In tal modo Siena avrà, mediante un solo treno in partenza da quella stazione alle 18.26 ed in arrivo ad Empoli alle 20.16, una buonissima corrispondenza serale, tanto per Firenze, quanto per Pisa.

Si abolirà l'ultimo treno serale da Siena ad Empoli per portarlo al mattino in arrivo ad Empoli alle 6.16, dove troverà la coincidenza col treno per Firenze (arr. 7.34)

Linea Taranto-Brindisi. — Il treno 261, attualmente in partenza da Taranto alle 8.22, verrà ritardato di una ventina di minuti e messo in corrispondenza col treno 261, proveniente da Bari, con che si andrà a creare una buona comunicazione mattutina dei paesi situati oltre Taranto, verso Gioia e Bari, con quelli compresi fra Taranto e Brindisi.

><

Distribuzione dei biglietti sui treni elettrici Milano-Varese.

Per maggiore comodità del pubblico e per semplificare quanto maggiormente possibile, e rendere così più spedita l'opera dei distributori dei biglietti nelle vetture dei treni elettrici Milano-Varese, la Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo, d'accordo coll'Ispettorato governativo ha ritenuto utile di permettere l'ingresso libero in quella stazione centrale — cioè senza l'acquisto del permesso di passaggio — anche dalle entrate ordinarie, oltre che da quella speciale di via Galileo, alle persone che intendono partire coi treni elettrici della linea Milano-Varese. Il provvedimento viene attuato in via di esperimento.

><

Per la concessione delle acque a scopo industriale.

Fra i Ministri dei Lavori Pubblici, del Tesoro e delle Finanze è stato concordato il progetto di legge relativo alla concessione delle acque a scopo industriale.

Il nuovo progetto mira ad un completo riordinamento della materia sia dal lato giuridico che dal lato finanziario e tende sopratutto a garantire che le nuove concessioni non si convertano in speculazione.

Come avevamo preannunciato, la tassa di concessione sarà per l'avvenire elevata da lire *tre* a lire *sei* per ogni cavallo di forza motrice.

><

Derivazioni d'acque.

L'ing. Brioschi, rappresentante la Società Anonima di costruzioni elettriche Brioschi, Finzi e C., di Novara, ha presentato il progetto e la domanda di concessione onde derivare a sponda sinistra del torrente Isorno, in territorio di Montecrestese, un volume d'acqua di moduli 4 (ossia litri 400) al minuto secondo, atti a produrre, col salto di metri 304.70, la forza nominale di cavalli dinamici 1625.07, da utilizzarsi mediante distribuzione elettrica alle zone industriali della regione inferiore per forza motrice e per illuminazione pubblica e privata. La spesa per mandare a compimento siffatta opera viene preventivata in L. 110,000.

><

Per i viaggi degli impiegati.

Per effetto dell'attuazione delle nuove concessioni speciali, le quali andranno in vigore col 1° luglio p. v., dovendo prepararsi dalle varie Amministrazioni dello Stato la numeratione dei nuovi libretti, venne stabilito che per i viaggi da effettuarsi fino al 30 giugno p. v. dagli impiegati di ruolo di nuova nomina o dagli straordinarî in servizio da un anno, gli uni e gli altri privi ancora del libretto, siano ritenute valide le dichiarazioni che verranno rilasciate per tali impiegati dalle rispettive Amministrazioni. Viaggeranno pure con dichiarazione coloro che avessero smarrito in questi ultimi tempi il libretto senza averne ancora ottenuto il cambio.

><

Per la spedizione dei piccoli colli in servizio ferroviario cumulativo.

Il Ministero delle Poste e dei Telegrafi ha recentemente concordato colla Società di Navigazione Generale Italiana, per quanto concerne i servizi marittimi, una tariffa dei piccoli colli di merci e di campioni, di peso fino a 50 chilogrammi, dall'Italia per l'estero.

Ma l'utilità di questa tariffa pel commercio, non sarebbe possibile se il provvedimento stesso non venisse completato dell'altro indispensabile di una mite tariffa ferroviaria, che, unita a quella suaccennata, possa permettere di spedire i colli da qualsiasi località del regno in servizio cumulativo ferroviario marittimo.

Egli è perciò che il Ministero delle Poste e dei Telegrafi ha interessato quello dei Lavori Pubblici a voler esaminare, d'accordo colle Società ferroviarie la importante questione se non sia possibile intendersi sull'adozione del provvedimento suaccennato; ciò che non sembra molto difficile a conseguirsi ove si consideri che già esistono le norme che regolano il trasporto dei colli agricoli nell'interno, norme che potrebbero convenientemente modificarsi col fissare i prezzi anche pei colli fino a 50 chilogrammi.

Il prefato Ministero delle Poste e dei Telegrafi sarebbe di parere che ad una sollecita definizione della cosa gioverebbe l'indire una conferenza fra i rappresentanti delle Società ferroviarie, della Navigazione Generale, delle Gabelle, dell'Ispettorato Governativo delle Strade Ferrate e di quel Ministero, nella quale potrebbero stabilirsi le modalità cui dovrebbe essere subordinata l'applicazione della nuova tariffa, la cui attuazione è vivamente patrocinata dalla Camera di Commercio e dal Museo Commerciale di Milano.

Noi non conosciamo quale sia il modo di vedere del Ministero dei Lavori Pubblici su di questa questione; ma siamo certi di non andare errati affermando che esso farà tutto il possibile per far sì che la proposta ventilata dal Ministero delle Poste abbia pratica e sollecita attuazione, come quella che mira a sviluppare il traffico con evidente vantaggio del commercio ed anche dell'azienda ferroviaria.

><

Biglietti speciali fra Malta e la Sicilia.

Per agevolare l'affluenza a Palermo dei viaggiatori maltesi che vorranno visitare la Esposizione industriale ed agricola, sono stati istituiti biglietti speciali in servizio cumulativo fra le Ferrovie Sicule e la Società *Adria* di navigazione, aventi la riduzione del 50 p. 0[0 tanto sul percorso ferroviario che su quello marittimo Malta-Siracusa. I detti biglietti hanno la validità di 15 giorni, prorogabile di altri dieci e con facoltà ai viaggiatori di percorrere all'andata la via Bicocca-Santa Caterina-Vallelunga, ed al ritorno quella di Patti-Messina o viceversa.

><

Sentenze di Cassazione, d'Appello, ecc.

La Cassazione di Roma a Sezioni unite pronunziando su di un ricorso del Comune di Orbetello avverso una sentenza della Corte d'Appello di Firenze, relativa ad una

questione concernente la competenza amministrativa e giudiziaria, ha emessa sentenza colla quale si stabilisce quanto segue: « E' competenza della autorità giudiziaria verificare la legittimità e validità di una deliberazione amministrativa invocata come fondamento di un diritto civile. Spetta eziandio ai tribunali ordinarî esaminare se una deliberazione amministrativa abbia perduta la sua efficacia in forza di una successiva deliberazione di revoca della precedente, e se la prima avesse bisogno di essere integrata mediante l'approvazione dell'autorità tutoria. Ma quando siffatte questioni siano già state risolute dalla IV Sezione del Consiglio di Stato con decisione definitiva, non impugnate entro i novanta giorni col ricorso alle Sezioni unite della Corte di Cassazione per motivo di incompetenza o di eccesso di potere, la decisione stessa costituisce cosa giudicata, anche sul punto della competenza, e rende improponibile ogni ulteriore istanza innanzi ai Tribunali ordinarî ».

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

RETE ADRIATICA:

Lavori di completamento negli apparecchi di blocco fra le stazioni di Venezia e di Mestre, per L. 2040.

Impianto di segnali a disco nelle fermate di Pavia Porta Garibaldi, Albuzzano, Santa Cristina, Bissone, Miradolo, Camatta ed Orio Litta, per L. 22,460.

Impianto di una stadera a ponte a rotaia continua con tavolato di m. 5.50, nella stazione di S. Giorgio di Piano, per L. 6400.

Sistemazione della fermata di Santa Cristina-Bissone, al km. 21.108 della linea Pavia-Casalpusterlengo, per L. 12,000, di cui L. 10,000 pei lavori da appaltarsi.

RETE MEDITERRANEA:

Sistemazione dei servizi nella stazione di Asti, per L. 22,870.

Rialveamento del rio Crot a monte della linea Gozzano-Domodossola, fra le stazioni di Cuzzago e di Premosello, per L. 1600.

Rifacimento di ml. 1184.96 di binario in ferro, modello D, nella stazione di Mortara, per L. 28,660, oltre il materiale metallico d'armamento.

Costruzione del magazzino merci nella stazione di Vanzago, per L. 8250, di cui L. 7650 per i lavori da appaltarsi.

Rifacimento d'uno scambio semplice in ferro, modello D, con altro in acciaio del modello I, tipo R, nella stazione di Borgo Ticino, per L. 2660.

Ampliamento della stazione di Novi Centrale, per L. 578,000, oltre il valore del materiale metallico d'armamento in L. 101,400.

Costruzione d'un locale isolato per la custodia dei liquidi infiammabili della squadra di rialzo nella stazione di Civitavecchia, per L. 967.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

RETE MEDITERRANEA:

Costruzione di muri paraonde fra le stazioni di Cogoleto e di Varazze, sulla linea Sampierdarena-Confine francese, L. 3235.

Consolidamento della costa in frana sullo sbocco lato Avellino, della galleria Giglio, fra i km. 310.946 e 311.104 della linea Cancello-Avellino, L. 2450.

Impianto di una nuova stazione fra Ventimiglia e il Confine francese, L. 71,500.

Consolidamento della falda sinistra della trincea fra i km. 7.134 e 7.234 della linea Roccasecca-Avezzano, L. 8600.

Riparazione dei danni causati dalle pioggie fra i chilometri 171.736 e 172.960 della linea Taranto-Reggio, L. 10,400.

Acquisto, in aumento di dotazione, di 400 copertoni impregnati per carri merci, L. 61,500.

RETE ADRIATICA:

Ricostruzione degli intonaci dei soffitti in alcuni locali dei fabbricati viaggiatori delle stazioni di Urbino e di Fermignano, sulla linea Fabriano-Sant'Arcangelo, L. 400.

Consolidamento e sistemazione della scarpata sinistra del rilevato ferroviario, fra i km. 136.977 e 137.004 della linea Piacenza-Bologna, L. 3800.

Lavori per estendere le difese contro le zanzare nelle case cantoniere, negli alloggi delle stazioni e nei dormitori di alcune linee e tronchi di linea in zone malariche, L. 59,500.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

La quarta sezione del Consiglio su di una questione concernente interpretazione degli articoli 378 della Legge sui Lavori Pubblici e 151 della Legge Comunale, ha preso la decisione seguente: « La potestà attribuita al Sindaco dall'articolo 151 della Legge Comunale e Provinciale di dare i provvedimenti contingibili ed urgenti di sicurezza pubblica in materia di edilizia, di polizia locale e di pubblica igiene non viene meno nei casi in cui si tratti di riparare ad un guasto che, alterando lo stato delle cose, abbia danneggiato un'opera pubblica comunale, potendosi in quei casi procedere sia a norma dell'articolo 378 della Legge sulle opere pubbliche, sia, quando concorra un pericolo alla sicurezza dei cittadini, in base al suindicato articolo 151 ».

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, di accordo cogli altri Ministri interessati ha approvato le seguenti proposte delle Amministrazioni ferroviarie relative a concessioni speciali di tariffa;

1) Proposta dell'Adriatica per concessione alla Ditta Alfredo Ricucci di Rodi di eseguire i suoi trasporti di agrumi in casse a vagone completo, da Manfredonia a Napoli (Punto franco) colla riduzione del 10 e del 15 p. 0[0 sui prezzi della tariffa speciale N. 50, piccola velocità accelerata, secondo che i trasporti raggiungeranno nel periodo di cinque mesi, il numero di 40 o 60 vagoni. Le riduzioni sono soltanto applicabili al percorso Foggia-Napoli, mentre pel percorso da Manfredonia a Foggia sono mantenute le tasse normali della tariffa in vigore su quella linea;

2) Proposta della Mediterranea, per la quale la concessione accordata alla Ditta D'Elia e Cipparone per trasporti di zucchero e caffè avrà la decorrenza di un anno, a partire dal 1° aprile 1902;

3) Proposta dell'Adriatica di rinnovare alle stesse condizioni per la campagna agrumaria del 1902 le concessioni accordate alle Ditte F. S. Ciampa e Figli e Mastrovalerio pel trasporto di agrumi da Manfredonia a Napoli-Porto (Punto Franco). Dalla riduzione è escluso il tratto Manfredonia-Foggia ad esercizio economico;

4) Proposta della Mediterranea di concessione alla Ditta Roberto De Sanno, di effettuare i suoi trasporti di carbon fossile da Anzio a Roma, al prezzo di L. 3.25 alla tonnellata per i trasporti diretti a Roma-Trastevere e di

L. 2.85 per quelli destinati a Roma-Termini, compreso il diritto fisso, carico e scarico a cura e spese delle parti. La concessione ha la durata di un anno, e la Ditta è impegnata per un traffico minimo di 5000 tonnellate;

5) Proposta dell'Adriatica per concessione alla Ditta A. Minieri di effettuare i suoi trasporti di acqua minerale da Telese a Benevento con applicazione dei prezzi della tariffa speciale N. 104, E. col trasporto gratuito dei recipienti vuoti e un obbligo nella Ditta di trasportare in un anno non meno di 40 vagoni d'acqua.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Civitavecchia-Terni e Terni-Perugia. — In un numeroso Comizio tenuto a Terni fu approvato un ordine del giorno col quale si fecero voti perchè il Governo, approvando il progetto Marini, agevoli la pronta esecuzione della ferrovia Civitavecchia-Terni, ed un altro ordine del giorno a favore della costruzione di una linea ferroviaria Terni-Perugia.

Ferrovia Ancona-Falconara. — *Apertura della fermata di Palombina.* — Durante la prossima stagione estiva, cioè dal 16 giugno al 30 settembre p. v., con approvazione del R. Governo, verrà riaperta per un nuovo esperimento la fermata della Palombina, tra Ancona e Falconara.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1901 al 31 maggio 1902.* — Nella decade dal 21 al 31 maggio 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 4,729,099.46, con un aumento di L. 266,792.64 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1901 al 31 maggio 1902 si ragguaglia a L. 140,783,435.49, presentando un aumento di L. 3,850,272.41 in confronto dello stesso periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1901 al 20 maggio 1902.* — Nella decade 11-20 maggio 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 281,941, e presentano una diminuzione di L. 7635 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1901 al 20 maggio 1902 ammontano a L. 11,093,011, con un aumento di L. 141,084 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Il traforo dell'Albula.* — Come abbiamo annunziato, il 29 maggio è stato compiuto il traforo dell'Albula.

L'intera linea corre da Thusis, nella Valle dell'Alto Reno, a Saint-Moritz, nell'Alta Engadina, su di un percorso di chilometri 61 1|2, e venne eseguita da un piccolo esercito di 1300 operai italiani, sotto la direzione della Ditta costruttrice Ronchi e Maioli.

La galleria dell'Albula è lunga soli m. 5866. Dal lato nord la salita raggiunge il 10 per mille; dal lato sud soltanto il 2. Il punto culminante della galleria si trova a m. 1695.

I lavori complementari della galleria saranno ultimati prima della fine dell'anno, e l'intera linea verrà forse aperta al pubblico nel marzo del 1903, cioè circa 6 mesi prima dell'epoca fissata.

Con questa nuova linea vieno reso facile l'allacciamento delle ferrovie svizzere, per il Maloja e Val Bregaglia, con Chiavenna; e per Samaden-Pontresina-Poschiavo, attraverso il passo Bernina, con Tirano e Sondrio, in Valtellina.

— *Ferrovie Federali.* — Il secondo *budget* suppletorio adottato dal Consiglio di Amministrazione, comprendente la Rete dell'Unione Svizzera, per la seconda metà dell'anno 1902, prevede un introito d'esercizio di franchi 6,796,940 ed una spesa d'esercizio di franchi 4,454,615; quindi il maggior introito previsto è di franchi 2,342,325. Coll'aggiunta dell'interesse del capitale e del fondo di rinnovazione l'attività del conto guadagno e perdita ammonta a franchi 2,695,024. Le passività dello stesso importano franchi 2,050,400, di cui per interesse del prestito franchi 864,550, interesse del capitale di fondazione (prezzo di riscatto) franchi 703,850, assegni al fondo di rinnovazione franchi 388,000. All'uscita del conto costruzioni sono previsti franchi 3,230,050.

Ferrovie del Sud dell'Austria (Lombarde). — L'assemblea ordinaria degli azionisti di questa Società si tenne la settimana scorsa a Vienna, presieduta dal barone Chlumecky. Riuscì affollata e tumultuosa, dovendosi registrare un *deficit* nella gestione sociale, secondo ebbimo ad informare nel *Monitore* del 10 maggio u. s.

Venne infine approvato il bilancio e approvata la proposta di convocare un'assemblea generale straordinaria, alla quale si dovrà presentare il testo della convenzione da stipularsi col curatore dei detentori di obbligazioni di priorità; nella stessa assemblea si discuterà circa la riforma degli statuti della Società.

I consiglieri d'amministrazione uscenti vennero rieletti.

Ferrovie Argentine. — L'ultimo Congresso argentino ha elaborato un progetto di legge che concerne il prolungamento delle ferrovie nazionali sino in Bolivia.

La ferrovia Central-Nord sarà prolungata di 286 chilometri: da Jujuy ed attraversando un grosso nucleo di montagne metterà capo alla Bolivia. La spesa è stata preventivata in 36 milioni di franchi. Poichè questa linea in principio non potrà dare reddito sufficiente, il Governo è autorizzato a sussidiarla e garantirla.

Il Congresso stesso ha dato facoltà al Governo di costruire altre due diramazioni della Central-Nord: l'una a Ledesma e l'altra a San Juan; per il riscatto, la linea da San Cristobal a Colastine; oppure di costruire una nuova linea parallela, nel caso che la Società francese di Santa Fè non voglia accettare il riscatto suddetto.

Per le spese a tal uopo occorrenti necessitano 15,000,000 di piastre in oro, alle quali si farà fronte mediante obbligazioni garantite da tutte le ferrovie nazionali.

Ferrovia Transiberiana. — *Sospensione del traffico.* — Il Ministero delle ferrovie della Russia ha fatto pubblicare un avviso, col quale rende noto che momentaneamente è sospeso il traffico delle merci provenienti dall'Europa sulla ferrovia Transiberiana.

Ragione principale di tale provvedimento è che le stazioni della Siberia sono ingombre di mercanzie; a ciò si aggiungono le difficoltà della circolazione durante l'epoca dal disgelo alla primavera e il difetto di materiale da trasporto, sufficiente a prelevare tutte le merci affluite in quantità davvero straordinaria.

Tale impedimento reca danno alla Germania in special modo.

Notizie Diverse

Unione delle Camere di Commercio. — In preparazione dell'Assemblea generale delle Camere di Commercio italiane, che si inaugurò a Torino il giorno 5 corrente e chiusesi oggi, i delegati delle Camere, componenti la Direzione dell'Unione permanente delle Camere di Commercio, hanno tenuto delle riunioni, pure a Torino, nelle quali sono stati formulati i seguenti voti:

In ordine alle norme per gli appalti governativi: « Ottenere dal Governo la nomina di speciale Commissione, composta in parte di delegati governativi e di delegati degli enti costituiti e competenti in materia di industria e commercio, perchè provveda alla compilazione di capitolati generali d'oneri, uniformi per tutti gli appalti delle Amministrazioni dello Stato, e di capitolati speciali dei singoli prodotti da appaltarsi, all'intento di rimuovere gli abusi che si compiono attualmente, di togliere tutto ciò che vi è di assurdo o contrario all'equità od alle norme usuali praticate in commercio, facilitando così, nell'interesse dello Stato e del lavoro nazionale, il diretto concorso dei produttori alle aste governative ». (Relatore l'onorevole Rossi della Camera di Commercio di Torino).

In ordine al regime delle Cooperative: « Ottenere sia autorizzato per legge un nuovo tipo giuridico di Società a capitale variabile e susseguentemente non si riconoscano come Società Cooperative se non quelle che obbediscano, nel raggiungimento dei loro fini, ai canoni fondamentali della mutualità, i quali siano da concretarsi nei seguenti termini: Limitazione dell'interesse al capitale sociale; ripartizione degli avanzi sociali a coloro che concorsero a produrli ed in base alla partecipazione agli atti economici che costituiscono il fine sociale dell'azienda.

« A parziale eccezione di quest'ultimo postulato si accordi alle Società di lavoro la qualifica ed il trattamento destinati alle Cooperative, quand'anche ammettano non soci alla partecipazione del fine sociale fino ad un limite da determinarsi, conforme all'articolo 17 del Regolamento approvato con Regio Decreto 9 giugno 1898 ». (Relatore il cav. Marchetti della Camera di Commercio di Vicenza).

In ordine al concorso alle Esposizioni all'estero: « Su proposta del dottor Sabbatini, Segretario generale dell'Unione, venne deliberato che il Comitato esecutivo dell'Unione assuma — con le modalità che caso per caso appariranno necessarie — la direzione effettiva del Concorso italiano alle principali Esposizioni internazionali, che d'ora innanzi avranno luogo all'estero ».

Seconda Esposizione internazionale di tramways. — Essa avrà luogo dal 1° al 12 luglio c. a. nell'*Agricultural Hall* di Londra.

A coloro che ebbero già a visitare la prima Esposizione (23 giugno a 4 luglio 1900) riesce inutile ricordare lo scopo che si prefiggono codeste Esposizioni e dei risultati ottenuti. Ma nei due anni decorsi si è notevolmente accresciuto il numero di coloro che s'interessano, sia per le industrie che per le amministrazioni pubbliche, ai metodi di comunicazione locale, interna delle città. Difatti molte amministrazioni municipali hanno approvato l'impresa ed hanno espresso piena fiducia nel risultato.

L'Esposizione formerà un assieme interessante molto. Si prevede che, oltre l'*Union permanente des Tramways*, altre Associazioni tramviarie terranno una o più riunioni nel salone dell'Esposizione, fra cui l'Associazione dei Direttori di Tramways (*Municipal Tramway Manager's Association*), la Società Municipale di elettricità (*Municipal Electrical Association*) e l'*Association of Municipal and County Engineers.*

Automobili elettrici Edison. — Il *Daily Telegraph* ha da New-York che Edison annuncia di avere risolto il problema degli automobili elettrici a grandi distanze. Egli ha già fatte parecchie prove dei motori, coi quali si possono fare più di cento miglia senza ricaricarli.

La Via Krupp a Capri. — La settimana scorsa venne inaugurata a Capri la via che Krupp, il noto e grande industriale tedesco, ha voluto fosse costruita sulla roccia brulla del ripido monte del Castiglione, nell'incantevole isola che egli predilige come sua residenza in alcuni mesi dell'anno.

L'opera, la quale non era agevole per le difficoltà del terreno, è bene riuscita. I lavori sono stati diretti dall'ingegnere Emilio Mayer ed eseguiti dall'Impresa cav. Salvatore Cosentino.

La costruzione del Porto di Rosario di Santa Fè. — La solerte Camera di Commercio italiana di Buenos Ayres, nel comunicare al nostro Governo il nome delle Ditte rimaste vincitrici nel Concorso per la costruzione del Porto di Rosario di Santa Fè, lamenta che nessuna Impresa italiana abbia partecipato alla gara.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Lavori e Forniture per Ferrovie.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Sicula. — Con la Società Siderurgica di Savona, per la fornitura di rotaie e controrotaie, pel complessive L. 252,053.45, e di materiale minuto d'armamento per complessive L. 528,420.48;

Con la Società Nazionale delle Officine di Savigliano, per la fornitura di 62 scambi, per l'importo di L. 62,287;

Colla Ditta Larini, Nathan e C. di Milano, per la fornitura di materiali speciali per scambi, per l'importo di L. 77,543;

Colla Ditta Gerolamo Ratto di Pra, per la fornitura di materiale metallico minuto per armamento, per l'importo di L. 100,654;

Con i Cantieri Navali, Stabilimenti meccanici di Palermo, per la fornitura di materiale metallico di armamento, per l'importo di L. 109,995;

Col Ministero della Guerra, per l'ampliamento della stazione di Santa Caterina Xirbi, per la spesa di L. 28,000;

Colla Ditta Francesco Ambrogio, per l'appalto dei lavori d'ampliamento della stazione di S. Paolo, sulla linea Noto-Licata, per l'importo di L. 11,680;

Colla Ditta Vincenzo Rosa, per l'esecuzione dei lavori di consolidamento della trincea ai km. 113 460 e 113.662, fra le stazioni di Caronia e S. Fratello, per l'importo di L. 10,780;

Colla Ditta Francesco Paladini, per l'esecuzione dei lavori d'ampliamento della stazione di Lascari, per l'importo di L. 7300;

Colla Ditta Eduardo Mandascher, per l'esecuzione delle opere occorrenti ad alcuni ponti in ferro in corso di rafforzamento, tra le stazioni di Bicocca e di Leonforte, per l'importo di L. 11,147;

Colla Ditta stessa per l'esecuzione dei lavori di consolidamento delle spalle del ponte a travata metallica sul Caropepe, al chilometro 172.842, fra le stazioni di Bicocca e di Santa Caterina, per l'importo di L. 3400.

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Montegaldella — Vicenza — (16 giugno, ore 10, miglioramento di ventesimo). — Appalto dei lavori di costruzione di un fabbricato per le scuole maschile e femminile di Montegaldella, provvisoriamente aggiudicato col ribasso di L. 1121.55 su L. 22,430.99, e cioè per L. 21,309.44.

Municipio di Orsomarso — Cosenza — (16 giugno, ore 10). — Appalto dei lavori per la costruzione della conduttura delle acque potabili nel Comune di Orsomarso. Importo L. 18,608.10, escluse L. 2246 88 per espropriazioni ed imprevisti. Cauzione provvisoria L. 800. Consegna lavori un anno. Fatali 1° luglio, ore 12.

Municipio di Mezzanino — Voghera — (16 giugno, ore 11). — Appalto dei lavori di costruzione del cimitero. Importo L. 12,625.33. Cauz. provv. L. 500. Cauz. def. il decimo. A deserzione d'asta verrà aggiudicato a trattativa privata.

Municipio di Caltagirone — Catania — (17 giugno, ore 12, miglioramento di ventesimo). — Appalto dei lavori per la costruzione di arcate ed altre opere nel cimitero comunale, provvisoriamente aggiudicato col ribasso del 2 0|0 su L. 100,169.19, e cioè per L. 98,165.81. Cauz. provv. L. 5000 e L. 2000 per spese. Cauz. def. L. 10,000. Consegna lavori 360 giorni.

Municipio di Rapallo — Genova — (23 giugno, ore 10). — Appalto dei lavori e provviste dei materiali occorrenti alla costruzione del secondo tronco dei pubblici giardini, nella località detta delle Saline in Rapallo (a complemento del quinto tronco), nonchè dell'arginamento di un tratto della sponda destra del torrente Boato ed opere accessorie. Importo L. 55,407.33.

R. Prefettura di Pavia (23 giugno, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori di urgente risarcimento a salvaripa mediante buzzoni di ciottole o di una tratta della difesa frontale al Bettolino in destra di Po e successivo rivestimento con prismi di calcestruzzo fra gli stanti n. 10-11 in Comune di Bastida de Dossi, per l'estesa di m. 180. Importo L. 68,690. Cauz. provv. L. 2000. Consegna lavori 160 giorni, dei quali 60 per la sistemazione della scarpata della buzzonata e collocamento dei prismi, e giorni 70 per la fabbricazione dei prismi.

R. Prefettura di Torino (28 giugno, ore 10). — Appalto dei lavori di costruzione di un corpo di fabbrica per 39 celle di segregazione, relativi corridoi, ballatoi e cortili di passaggio, ad ampliamento dell'istituto di correzione paterna la Generala, nel territorio di Torino, per complessive L. 59,300. Cauz. provv. L. 4000. Cauz. def. il decimo. Consegna lavori 80 giorni.

R. Prefettura di Cosenza (30 giugno, ore 10, unico). — Appalto di tutte le opere e provviste per il completamento e consolidamento del tratto di strada compreso fra il fiume Gronde ed il Vallone 2° Vetturino, della strada provinciale di 2ª serie n. 8, dalle Saline di Lungro a Belvedere Marittimo. Importo L. 76,678.87. Cauz. provv. L. 3800. Consegna lavori 8 mesi.

R. Prefettura di Firenze (3 luglio, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di prolungamento degli argini di 2ª categoria in destra e sinistra d'Arno e in destra del Bisenzio. Importo L. 69,217.56. Cauz. provv. L. 3000. Offerte 2 luglio. Consegna lavori 12 mesi.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Generale RR. Arsenali di Spezia, Napoli e Venezia (20 giugno, ore 11). — Fornitura di fanali elettrici per illuminazione regie navi, per L. 39,823.35. Cauz. L. 3980 in Tesoreria. Fatali 11 luglio, ore 12. Capitolato anche presso il Ministero della Marina, la Direzione Arsenale di Taranto, l'Ufficio Tecnico della R. Marina in Genova, e le principali Camere di Commercio.

Direzione Generale RR. Arsenali di Spezia, Venezia e Taranto (18 giugno, ore 11). — Fornitura di olio di lino naturale e cotto, per complessive L. 64,125, da consegnarsi nei RR. Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia e Taranto. Risultati d'asta 24 giugno. Fatali 11 luglio, ore 12. Cauz. provv. L. 6400.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Maggio 31	Giugno 7
Azioni Ferrovie Biella	L. 550	540
» » Mediterranee	» 461	448.50
» » Meridionali	» 657.50	652
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	» 398	398
» » » (2ª » .)	» 380	380
» » Secondarie Sarde	» 225	225
» » Sicule	» 666	666
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.*	» 346.25	347
» » Cuneo 3 0[0	» 363	363
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1[2 °/₀	» 99.50	100
» » Mediterranee 4 0[0	» 501	501.50
» » Meridionali	» 335	336.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 321	322
» » » 2ª emiss. »	320	314
» » Sarde, serie *A*	» 333	335
» » » serie *B*	» 333	335
» » » 1879	» 333	335
» » Savona	» 362	362
» » Secondarie Sarde	» 505.50	508
» » Sicule 40[0 oro.	» 519	522.50
» » Tirreno	» 512	512
» » Vittorio Emanuele	» 364	364

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1901-1902. — *Dall'11 al 20 Maggio 1902. — 32ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	**4760**	**4726**	+ **31**	**1028**	**1033**	— **5**
Media	**4760**	**4730**	+ **30**	**1017**	**1030**	— **13**
Viaggiatori	1,601,705.88	1,460,567.67	+ 141,138.21	67,300.65	58,641.47	+ 8,659.18
Bagagli e cani	79,884.80	73,213.55	+ 6,671.25	1,389.80	1,273.73	+ 116.07
Merci a G.V. e P.V. acc.	370,954.87	371,148.30	— 193.43	11,670 06	11,676.15	— 6.09
Merci a P. V.	2,050,253.96	2,000,698.81	+ 49,555.15	79,877.03	79,894.79	— 17.76
TOTALE	4,102,799.51	3,905,628.33	+ 197,171.18	160,237.54	151,486.14	+ 8,751.40
Prodotti *dal 1° Luglio 1901 al 20 Maggio 1902.*						
Viaggiatori	49,878,065.71	50,098,902.45	— 220,836.74	2,081,379.43	2,113,227.57	— 31,848.14
Bagagli e cani	2,539,304.12	2,591,821.66	— 52,517.54	52,000.11	54,669.65	— 2,669.54
Merci a G.V. e P. V. acc.	12,748,694.25	12,193,982.75	+ 554,711.50	434,580.70	412,989.70	+ 21,591.00
Merci a P. V.	65,817,202.89	62,735,193.27	+ 3,082,009.62	2,503,108.82	2,370,069.21	+ 133,039.61
TOTALE	130,983,266.97	127,619,900.13	+ 3,363,366.84	5,071,069.06	4,950,956.13	+ 120,112.93
Prodotto per chilometro.						
della decade	861.93	826.41	+ 35.52	155.87	146.65	+ 9.22
riassuntivo	27,517.49	26,980.95	+ 536.54	4,986.30	4,806.75	+ 179.55

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

32ª Decade — Dall'11 al 20 Maggio 1902

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1902	96,842.00	2,991.00	14,044.00	107,671.00	282.00	221,830.00	618.00	359.00
1901	93,499.00	2,656.00	15,325.00	117,495.00	354.00	229,329.00	618.00	371.00
Differenze nel 1902	+ 3,343.00	+ 335.00	— 1,281.00	— 9,824.00	— 72.00	— 7.499.00	»	— 12.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1901 AL 20 MAGGIO 1902.				
1901-902	3,194.808.00	84,073.00	704,103.00	4.513,285.00	43,725.00	8,539,994.00	618.00	13,819.00
1900-901	3,135,153.00	78,938.00	707,346.00	4,504,501.00	48,986.00	8,474,924.00	618.00	13,713.00
Differenze nel 1901-902	+ 59,655.00	+ 5,135.00	— 3,243.00	+ 8,784.00	— 5,261.00	+ 65,070.00	»	+ 106.00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1902	27,943.00	604.00	7,725.00	18,986.00	153.00	55,411.00	482.00	115.00
1901	30,005.00	676.00	4,910.00	19,312.00	184.00	55,087.00	482.00	114.00
Differenze nel 1902	— 2,062.00	— 72.00	+ 2,815.00	— 326.00	— 31.00	+ 324.00	»	+ 1.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1901 AL 20 MAGGIO 1902.				
1901-902	1,158,419.00	25,798.00	338,908.00	788,226.00	9,977.00	2,321,328.00	482.00	4,812.00
1900-901	1,106,716.00	23,255.00	311,612.00	824,891.00	10,685.00	2,276,659.00	482.00	4,723.00
Differenze nel 1901-902	+ 51,703.00	+ 2,543.00	+ 27,296.00	— 36,165.00	— 708.00	+ 44,669.00	»	+ 89.00

STRETTO DI MESSINA

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1902	1,377.00	256.00	683.00	2,384.00	»	4,700.00	28.00	204.00
1901	2,896.00	136.00	455.00	1,673.00	»	5,160.00	28.00	224.00
Differenze nel 1902	— 1,519.00	+ 120.00	+ 228.00	+ 711.00	»	— 460.00	»	— 24.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1901 AL 20 MAGGIO 1902.				
1901-902	127,444.00	6,339.00	30,880.00	66,965.00	61.00	231,689.00	28.00	10,073.00
1900-901	114,174.00	4,227.00	23,457.00	58,425.00	61.00	200,344.00	28.00	8,711.00
Differenze nel 1901-902	+ 13,270.00	+ 2,112.00	+ 7,423.00	+ 8,540.00	»	+ 31,345.00	»	+ 1,362.00

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI.

Società Anonima sedente in Firenze. — Capitale L. 260 milioni interamente versato

Servizio Finanza e Titoli

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

ESTRAZIONI DELLE OBBLIGAZIONI eseguitesi in seduta pubblica il 15 maggio 1902.

Le obbligazioni estratte saranno rimborsate a datare dal 1° ottobre 1902, mediante la consegna dei titoli muniti di tutte le cedole semestrali non scadute. — Dal 1° ottobre 1902 in poi cessano di essere fruttifere.

Segue Titoli da cinque

N. di cart.	Numeri unitari dal N.	al N.
20610	103046	103050
20812	104056	104060
21128	105636	105640
21621	108101	108105
21670	108346	108350
21766	108826	108830
21932	109656	109660
22077	110381	110385
22180	110896	110900
22630	113146	113150
22735	113671	113675
22768	113836	113840
23144	115716	115720
23248	116236	116240
23296	116476	116480
23783	118911	118915
23835	119171	119175
24220	121096	121100
24292	121456	121460
24378	121886	121890
24684	123416	123420
24824	124116	124120
24947	124731	124735
25101	125501	125505
25183	125911	125915
25368	126836	126840
25775	128871	128875
25799	128991	128995
26112	130556	130560
26133	130661	130665
26142	130706	130710
26307	131531	131535
26358	131786	131790
26870	134316	134350
26999	134991	134995
27017	135081	135085
27054	135266	135270
27100	135496	135500
27458	137286	137290
27459	137291	137295
28537	142681	142685
28815	144071	144075
29022	145106	145110
29805	149021	149025
29890	149446	149450
29957	149781	149785
30534	152666	152670
30301	154501	154505
30987	154931	154935
31094	155166	155470
31390	156946	156950
31709	158541	158545
31926	159626	159630
32410	162046	162050
33126	165626	165630
33338	166686	166690
33374	166866	166870
33489	167441	167445
33887	169431	169435
34270	171346	171350
34397	171981	171985
34425	172121	172125
35281	176401	176405
35550	177746	177750
36030	180146	180150
36132	180656	180660
36149	180741	180745
36152	180656	180760
36247	181231	181235
36328	181636	181640
36380	181896	181900
36547	182731	182735
36566	182826	182830
37176	185876	185880
37210	186046	186050
37410	187046	187050
37521	187601	187605
37584	187916	187920
37643	188211	188215
37830	189146	189150
37978	189886	189890
38011	190051	190055
38080	190396	190400
38228	191136	191140
38302	191506	191510
38822	194106	194110
38989	194941	194945
39311	196551	196555
39656	198276	198280
40177	200881	200885
40557	202781	202785
40906	204526	204530
40930	204646	204650
41064	205316	205320
41068	205336	205340
41425	207121	207125

N. di cart.	Numeri unitari dal N.	al N.
41494	207466	207470
41700	208496	208500
41708	208536	208540
41731	208651	208655
41997	209981	209985
42136	210676	210680
42281	211401	211405
42450	212246	212250
42667	213331	213335
42744	213716	213720
42880	214396	214400
43027	215131	215135
43388	216936	216940
43420	217096	217100
43492	217456	217460
43924	219616	219620
44039	220191	220195
44061	220301	220305
44137	220681	220685
44512	222556	222560
45009	225041	225045
45068	225336	225340
45113	225561	225565
45178	225886	225890
45506	227526	227530
45574	227866	227870
45642	228206	228210
45650	228246	228250
45767	228831	228835
45900	229496	229500
46122	230606	230610
46412	232056	232060
46415	232071	232075
46461	232301	232305
46476	232376	232380
46552	232756	232760
47809	239041	239045
47848	239236	239240
48142	240706	240710
48402	242006	242010
48438	242186	242190
48694	243466	243470
48877	244381	244385
49169	245841	245845
49698	248486	248490
49726	248626	248630
49733	248661	248665
49912	249556	249560
Serie G		
1029	35141	35145
1030	35146	35150
1145	35721	35725
1146	35726	35730
1393	36961	36965
1394	36966	36970
1481	37401	37405
1482	37406	37410
1489	37441	37445
1490	37446	37450
2375	41871	41875
2376	41876	41880
2465	42321	42325
2466	42326	42330
3121	45601	45605
3122	45606	45610
3785	48921	48925
3786	48926	48930
4309	51541	51545
4310	51546	51550
4453	52261	52265
4454	52266	52270
4691	53451	53455
4692	53456	53460
4787	53931	53935
4788	53936	53940
4937	54681	54685
4938	54686	54690
5329	56641	56645
5330	56646	56650
5375	56871	56875
5376	56876	56880
5439	57191	57195
5440	57196	57200
6741	63701	63705
6742	63706	63710
6759	63791	63795
6760	63796	63800
6777	63881	63885
6778	63886	63890
7155	65771	65775
7156	65776	65780
7197	65981	65985
7198	65986	65990
7291	66451	66455
7292	66456	66460

N. di cart.	Numeri unitari dal N.	al N.
7905	69521	69525
7906	69526	69530
8185	70921	70925
8186	70926	70930
8867	74331	74335
8868	74336	74340
8899	74491	74495
8900	74496	74500
8925	74621	74625
8926	74626	74630
9243	76211	76215
9244	76216	76220
9413	77061	77065
9414	77066	77070
10237	81181	81185
10238	81186	81190
10245	81221	81225
10246	81226	81230
10513	82561	82565
10514	82566	82570
10581	82901	82905
10582	82906	82910
11245	86221	86225
11246	86226	86230
12487	92431	92435
12488	92436	92440
12553	92761	92765
12554	92766	92770
13031	95151	95155
13032	95156	95160
13227	96131	96135
13228	96136	96140
13353	96761	96765
13354	96766	96770
14967	104831	104835
14968	104836	104840
16489	112441	112445
16490	112446	112450
17253	116261	116265
17254	116266	116270
17983	119911	119915
17984	119916	119920
19611	128051	128055
19612	128056	128060
20663	133311	133315
20664	133316	133320
20819	134091	134095
20820	134096	134100
21619	138091	138095
21620	138096	138100
22151	140751	140755
22152	140756	140760
22187	140931	140935
22188	140936	140940
22655	143271	143275
22656	143276	143280
22855	144271	144275
22856	144276	144280
22969	144841	144845
22970	144846	144850
23459	147291	147295
23460	147296	147300
23485	147421	147425
23486	147426	147430
23593	147961	147965
23594	147966	147970
23833	149161	149165
23834	149166	149170
25317	156581	156585
25318	156586	156590
26057	160281	160285
26058	160286	160290
26319	161591	161595
26320	161596	161600
27567	167831	167835
27568	167836	167840
28187	170931	170935
28188	170936	170940
28281	171401	171405
28282	171406	171410
29047	175231	175235
29048	175236	175240
30075	180371	180375
30076	180376	180380
30205	181021	181025
30206	181026	181030
30383	181911	181915
30384	181916	181920
30771	183851	183855
30772	183856	183860
31201	186001	186005
31202	186006	186010
31349	186741	186745
31350	186746	186750
32439	192191	192195
32440	192196	192200

N. di cart.	Numeri unitari dal N.	al N.
32739	193691	193695
32740	193696	193700
32897	194481	194485
32898	194486	194490
33557	197781	197785
33558	197786	197790
33559	197791	197795
33560	197796	197800
33661	198301	198305
33662	198306	198310
33931	199651	199655
33932	199656	199660
34221	201101	201105
34222	201106	201110
34697	203481	203485
34698	203486	203490
35863	209311	209315
35864	209316	209320
36355	211771	211775
36356	211776	211780
36641	213201	213205
36642	213206	213210
36925	214621	214625
36926	214626	214630
37409	217041	217045
37410	217046	217050
39155	225771	225775
39156	225776	225780
39553	227761	227765
39554	227766	227770
39669	228341	228345
39670	228346	228350
39753	228761	228765
39754	228766	228770
39869	229341	229345
39870	229346	229350
40071	230351	230355
40072	230356	230360
40457	232281	232285
40458	232286	232290
40555	232771	232775
40556	232776	232780
41035	235171	235175
41036	235176	235180
41107	235531	235535
41108	235536	235540
41399	236991	236995
41490	236996	237000
41503	237511	237515
41504	237516	237520
41611	238051	238055
41612	238056	238060
41987	239931	239935
41988	239936	239940
42869	244341	244345
42870	244346	214350
43209	246041	246045
43210	246046	246050
45145	255721	255725
45146	255726	255730
45513	257561	257565
45514	257566	257570
45515	257571	257575
45516	257576	257580
45529	257641	257645
45530	257646	257650
45831	259151	259155
45832	259156	259160
46191	260951	260955
46192	260956	260960
46389	261941	261945
46390	261946	261950
48151	270751	270755
48152	270756	270760
48377	271881	271885
48378	271886	271890
48457	272281	272285
48458	272286	272290
48771	273851	273855
48772	273856	273860
49181	275901	275905
49182	275906	275910
49197	275981	275985
49198	275986	275990
49239	276191	276195
49240	276196	276200
49345	276721	276725
49346	276726	276730
49385	276921	276925
49386	276926	276930
49865	279321	279325
49866	279326	279330
50331	281651	281655
50332	281656	281660
50381	281901	281905
50382	281906	281910

N. di cart.	Numeri unitari dal N.	al N.
50539	282691	282695
50540	282696	282700
50871	284351	284355
50872	284356	284360
50997	284981	284985
50998	284986	284990
51189	285941	285945
51190	285946	285950
51505	287521	287525
51506	287526	287530
51701	288501	288505
51702	288506	288510
51839	289191	289195
51840	289196	289200
52301	291501	291505
52302	291506	291510
53651	298251	298255
53652	298256	298260
53745	298721	298725
53746	298726	298730
Serie H (1ª, 2ª, 3ª e 4ª Sottoserie)		
117	5581	5585
118	5586	5590
607	8031	8035
608	8036	8040
655	8271	8275
656	8276	8280
1715	13571	13575
1716	13576	13580
1753	13761	13765
1754	13766	13770
1891	14451	14455
1892	14456	14460
2609	18041	18045
2610	18046	18050
3691	23451	23455
3692	23456	23460
3711	23551	23555
3712	23556	23560
4409	27041	27045
4410	27046	27050
4671	28351	28355
4672	28356	28360
4723	28611	28615
4724	28616	28620
6029	35141	35145
6030	35146	35150
6145	35721	35725
6146	35726	35730
6393	36961	36965
6394	36966	36970
6481	37401	37405
6482	37406	37410
6489	37441	37445
6490	37446	37450
7375	41871	41875
7376	41876	41880
7465	42321	42325
7466	42326	42330
8121	45601	45605
8122	45606	45610
8785	48921	48925
8786	48926	48930
9329	56641	56645
9330	56646	56650
9375	56871	56875
9376	56876	56880
9439	57191	57195
9440	57196	57200
10741	63701	63705
10742	63706	63710
10759	63791	63795
10760	63796	63800
10777	63881	63885
10778	63886	63890
11155	65771	65775
11156	65776	65780
11197	65981	65985
11198	65986	65990
11291	66451	66155
11292	66456	66460
11905	69521	69525
11906	69526	69530
12185	70921	70925
12186	70926	70930
12867	74331	74335
12868	74336	74340
12899	74491	74495
12900	74496	74500
12925	74621	74625
12926	74626	74630
13243	76211	76215
13244	76216	76220

N. di cart.	Numeri unitari dal N.	al N.
13413	77061	77065
13414	77066	77070
14237	81181	81185
14238	81186	81190
14245	81221	81225
14246	81226	81230
14513	82561	82565
14514	82566	82570
14581	82901	82905
14582	82906	82910
15245	86221	86225
15246	86226	86230
16487	92431	92435
16488	92436	92440
16553	92761	92765
16554	92766	92770
17031	95151	95155
17032	95156	95160
17227	96131	96135
17228	96136	96140
17353	96761	96765
17354	96766	96770
19489	112441	112445
19490	112446	112450
20253	116261	116265
20254	116266	116270
20983	119911	119915
20984	119916	119920
22611	128051	128055
22612	128056	128060
23663	133311	133315
23664	133316	133320
23819	134091	134095
23820	134096	134100
24619	138091	138095
24620	138096	138100
25151	140751	140755
25152	140756	140760
25187	140931	140935
25188	140936	140940
25655	143271	143275
25656	143276	143280
25855	144271	144275
25856	144276	144280
25969	144841	144845
25970	144846	144850
26459	147291	147295
26460	147296	147300
26485	147421	147425
26486	147426	147430
26593	147961	147965
26594	147966	147970
26833	149161	149165
26834	149166	149170
27317	156581	156585
27318	156586	156590
28057	160281	160285
28058	160286	160290
28319	161591	161595
28320	161596	161600
29567	167831	167835
29568	167836	167840
30187	170931	170935
30188	170936	170940
30281	171401	171405
30282	171406	171410
31047	175231	175235
31048	175236	175240
32075	180371	180375
32076	180376	180380
32205	181021	181025
32206	181026	181030
32383	181911	181915
32384	181916	181920
32771	183851	183855
32772	183856	183860
33201	186001	186005
33202	186006	186010
33349	186741	186745
33350	186746	186750
34439	192191	192195
34440	192196	192200
34739	193691	193695
34740	193696	193700
34897	194481	194485
34898	194486	194490
35557	197781	197785
35558	197786	197790
35559	197791	197795
35560	197796	197800
35661	198301	198305
35662	198306	198310
35931	199651	199655
35932	199656	199660

Titoli da dieci

N. di cart.	Numeri unitari dal N.	al N.
Serie F		
24	231	240
45	441	450
717	7161	7170
1048	10471	10480
1652	16511	16520
1716	17151	17160
1768	17671	17680
2429	24281	24290
2516	25151	25160
2536	25351	25360
2724	27231	27240
3285	32841	32850
3441	34401	34410
3450	34491	34500
3581	35801	35810
3652	36511	36520
3868	38671	38680
3948	39471	39480
4339	43381	43390
4703	47021	47030
4705	47041	47050
4733	47321	47330
4965	49641	49650
5227	52261	52270
5245	52441	52450
5456	54551	54560
5561	55601	55610
5659	56581	56590
6308	63071	63080
6498	64971	64980
6556	65551	65560
6560	65591	65600
7465	74641	74650
7568	75671	75680
7944	79431	79440
8798	87971	87980
9077	90761	90770
9313	93121	93130
9686	96851	96860
9761	97601	97610
9869	98681	98690
10345	103441	103450
10802	108011	108020
10863	108621	108630
11302	113011	113020
11306	113051	113060
11492	114911	114920
11595	115941	115950
12075	120741	110750
12134	121331	121340
12405	124041	124050
12760	127591	127600
12899	128981	128990
12970	129691	129700
13130	131291	131300
13658	136571	136580
13741	137401	137410
13841	138401	138410
14488	144871	144880
14498	144971	144980
14578	145771	145780
14679	146781	146790
14787	147861	147870
15148	151471	151480
15155	151541	151550
15307	153061	153070
15486	154851	154860
15968	159671	159680
16039	160381	160390
16565	165641	165650
16736	167351	167360
16795	167941	167950
17264	172631	172640
17304	173031	173010
17463	174621	174630
17467	174661	174670
17584	175831	175840
17675	176741	176750
17808	178071	178080
17871	178701	178710
18511	185101	185110
18546	185451	185460
18721	187201	187210
18997	189961	189970
19240	192391	192400
19711	197101	197110
19828	198271	198280
19855	198541	198550
19864	198631	198640
19920	199191	199200
19994	199931	199940
20124	201231	201240

N. di cart.	Numeri unitari dal N.	al N.
20503	205021	205030
20512	205111	205120
20601	206001	206010
20643	206421	206430
20948	209471	209480
21088	210871	210880
21458	214571	214580
21527	215261	215270
21550	215491	215500
21742	217411	217420
22124	221231	221240
22144	221431	221440
22153	221521	221530
22198	221971	221980
22737	227361	227370
22823	228221	228230
22842	228411	228420
22958	229571	229580
22968	229671	229680
23021	230201	230210
23584	235831	235840
23617	236161	236170
23880	238791	238800
23941	239401	239410
24088	240871	240880
24119	241181	241190
24749	247481	247490
24798	247971	247980
25108	251071	251080
25113	251121	251130
25228	252271	252280
25243	252421	252430
55275	252741	252750
25601	256001	256010
26165	261641	261650
26311	263101	263110
26337	263361	263370
26533	265321	265330
27266	272651	272660
27292	272911	272920
27331	273301	273310
28071	280701	280710
28121	281201	281210
28797	287961	287970
28896	288951	288960
28939	289381	289390
29354	293531	293540
29469	294681	294690

NB. — Presso l'Amministrazione Centrale della Società e presso i Banchieri corrispondenti trovasi ostensibile l'Elenco delle Obbligazioni estratte precedentemente e non ancora rimborsate.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (2) 1a classe	Londra (2) 2a classe	Parigi (3) 1a classe	Parigi (3) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Londra (4) validità	Parigi (5) 1a classe	Parigi (5) 2a classe	Parigi (5) validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais e via Boulogne) .	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 65	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	-			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	..			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	-			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	-			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno, italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE							Treno lusso PENINSULAR-EXPRESS part. da Londra il venerdì
					(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	—	9 — a.	10 — a.	—	—	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	—	—		—	11 — a.	—		—
Douvres. . . . . . . —	—	11 06 a.		—	1 — p.	11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	—	12 31 p.		—	2 20 p.	12 20 a.		12 20 a.
(Buffet) Arr.	(F)	12 35 p.		—	2 24 p.	12 24 a.		12 24 a.
(ora francese) Par.	W. R. 1 15 p.	Déjeuner 1 20 p.		—	3 — p.	1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 26 p.		—	3 06 p.	1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.		1 58 p.		—		2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.		1 59 p.		—		2 31 a.		
Folkestone . . . Par.			11 50 a.	—				
Boulogne (Buffet) Maritime o. E. oc. Arr.			1 30 p.	—				
Boulogne Maritime ora fr. Arr.			1 34 p.	—				
Boulogne Maritime ora fr. Par.			2 20 p.	—				
Boulogne Central Arr.			2 25 p.	—				
Boulogne Central Par.			2 35 p.	—				
Amiens (Buffet) . Arr.		3 44 p.	4 10 p.	—	5 16 p.	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) . Par.		3 49 p.	4 15 p.	—	5 21 p.	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord . . . Arr.	4 45 p.	5 45 p.	5 50 p.	—	7 — p.	5 50 a.		Per la grande cintura
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	5 52 p.	—	7 42 p.	—	7 42 p.	7 03 a.		
Paris-PLM (Buff.) Arr.	6 32 p.	—	8 32 p.	—	8 32 p.	7 43 a.		
	1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)	1a 2a cl.	1a 2a cl.	Lusso (X)	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	10 20 p.	10 30 p.	1 35 p.	9 30 a.	2 — p.	
Dijon . . . . Arr.	12 20 p.	1 33 a.	2 40 a.	3 45 a.	5 38 p.	2 24 p.	7 15 p.	9 35 a.
Evian . . . . —	2 16 p.	10 45 a.	—	2 16 p.	—	—	—	—
Genève . . . . —	10 43 a.	6 57 a.	—	11 14 a.	—	10 45 p.	—	—
Le Fayet-St-Gervais (Chamonix) . . . . —	3 31 p.	12 20 p.	—	8 — p.	—	—	—	1 — p.
Aix-les-Bains . . . . —	8 58 a.	6 02 a.	6 46 a.	1 54 p.	9 39 p.	8 51 p.	12 21 a.	1 42 p.
Chambéry . . . . . —	9 32 a.	6 37 a.	7 10 a.	2 31 p.	9 59 p.	9 26 p.	12 45 a.	2 03 p.
Modane . . . . . . —	1 46 p.	—	9 57 a.	7 42 p.	12 29 a.	—	3 31 a.	4 55 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	18 55	—	14 22	4 55	—	—	8 20 a.	21 16
Torino . . . . . . Par.	20 —	—	14 50	6 45	—	—	8 45	Sleeping-cars con Dining-car
Novara . . . . . . Arr.	21 56	—	16 47	9 14	—	—	10 55	
Milano . . . . . . Arr.	23 05	—	17 45	10 15	—	—	12 6	
Venezia . . . . . . Arr.	—	—	23 30	—	—	—	18 45	
Torino . . . . . . Par.	20 05	—	15 —	5 25	—	—	8 40	
Genova . . . . . . Arr.	23 20	—	18 25	8 45	—	—	12 —	
San-Remo . . . —	5 45	—	23 33	—	—	—	16 44	
Pisa . . . . —	3 20	—	23 25	12 35	—	—	17 —	
Firenze . . . . —	7 15	—	1 20	17 28	—	—	19 15	
Livorno . . . . —	5 36	—	0 7	15 5	—	—	18 —	
Roma . . . . —	10 10	—	7 —	19 15	—	—	23 43	
Napoli . . . . . . —	18 35	—	13 36	0 35	—	—	7 —	
Brindisi . . . . . . —	—	—	8 16	—	—	—	18 7	
Torino . . . . . . Par.	20 05	—	—	—	—	—	8 40	21 30
Alessandria . . . . Arr.	21 32	—	—	—	—	—	10 13	22 59
Bologna . . . . . . —	2 31	—	—	—	—	—	14 50	3 01
Ancona . . . . —	7 13	—	—	—	—	—	23 —	6 40
Brindisi . . . . —	21 48	—	—	—	—	—	10 59	17 20
Firenze . . . . . . —	6 34	—	—	—	—	—	18 3	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	13 10	—	—	—	—	—	23 25	
Napoli . . . . . . Arr.	18 35	—	—	—	—	—	7 —	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . Par.	8 50	—	—	15 5	Lusso (X)	—	—
Roma . . . . —	14 30	—	—	23 10		—	—
Firenze . . . . —	21 10	—	—	6 10	—	—	—
Brindisi . . . . —	7 —	—	—	17 33	—	—	—
Ancona . . . . —	20 25	—	—	5 35	—	—	—
Bologna . . . . —	1 35	—	—	10 30	—	10 30	—
Alessandria . . . . . —	7 15	—	14 20	17 10	—	21 55	—
Torino . . . . Arr.	9 2	—	16 05	19 10	—	23 35	—
Brindisi . . . . . . Par.	—	—	18 35	—	—	9 42	—
Napoli . . . . —	8 50	—	15 50	—	—	23 15	—
Roma . . . . —	14 50	—	21 —	—	14 20	8 15	—
Livorno . . . . —	21 6	—	2 —	8 30	19 25	13 15	—
Firenze . . . . —	19 35	—	21 5	7 15	17 30	12 10	—
Pisa . . . . —	22 15	—	3 5	9 8	20 45	15 —	—
San Remo . . . —	18 32	—	1 45	8 9	—	14 15	—
Genova . . . . —	3 5	—	7 5	14 55	0 35	20 —	—
Torino . . . . Arr.	7 —	—	10 25	19 10	4 50	23 35	—
Venezia . . . . . . Par.	—	—	—	8 45	—	14 —	—
Milano . . . . Par.	—	—	7 5	16 —	—	20 15	—
Novara . . . . —	—	—	8 7	17 1	—	21 15	—
Torino . . . . Arr.	—	—	10 20	19 5	—	23 10	—
	(D)						
Torino . . . . Par.	7 45	—	13 30	19 30	4 26	—	24 —
Modane (ora franc.) . —	11 35 a.	—	5 20 p.	10 10 p.	7 24 a.	—	3 20 a.
Chambéry . . . . . . —	3 — p.	—	8 38 p.	12 22 a.	9 35 a.	6 47 a.	5 57 a.
Aix-les-Bains . . . . —	3 44 p.	—	9 12 p.	12 04 a.	9 55 a.	7 22 a.	6 18 a.
Le Fayet-St-Gervais —	11 15 a.	—	4 15 p.	2 — p.	—	—	—
Evian . . . . . —	12 38 p.	—	5 32 p.	—	—	4 40 a.	—
Genève . . . . —	1 52 p.	—	8 02 p.	9 10 p.	—	5 52 a.	3 38 a.
	1a cl.						
Dijon . . . . —	12 4 a.	—	1 59 a.	5 9 a.	2 19 p.	1 23 p.	11 33 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	6 9 a.	—	6 38 a.	9 23 a.	6 41 p.	6 31 p.	5 15 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 12 a.		—	10 3 a.	—	6 47 p.	
Paris-Nord (Buffet Hôtel) Arr.	8 03 a.		—	10 52 a.	—	7 42 p.	
	1a 2a cl.	(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl.	Déjeun. 1a 2a cl. W.R(A)		Pranzo 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord (Buffet Hôtel) Par.	8 40 a.	9 35 a.	10 30 a.	11 20 a.	—	9 — p.	
Amiens (Buffet) . Arr.	10 28 a.		12 mer.	12 52 p.	—	10 46 p.	
Amiens (Buffet) . Par.	10 33 a.		12 20 p.	12 57 p.	—	10 51 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	12 18 p.		1 50 p.		—		
Boulogne (Buffet) Central Par.	12 23 p.		1 53 p.		—		
Boulogne Maritime ora fr. Arr.			1 58 p.		—		
Boulogne Maritime ora fr. Par.			2 12 p.		—		
Boulogne Maritime ora E. oc. Par.			2 08 p.		—		
Folkestone . . . Par.			4 10 p.		—		
Boulogne-Tintelleries Arr.	12 07 p.				—	12 31 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.	12 09 p.				—	12 33 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.	12 45 p.			2 55 p.	—	1 12 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.	12 57 p.	1 15 p.		3 01 p.	—	1 21 a.	
(Buffet) Par.	1 30 p.			3 19 p.	—	1 39 a.	
ora Eur. occ. Par.	1 26 p.			3 15 p.	—	1 35 a.	
Douvres . . . . —	3 05 p.			5 15 p.	—	3 40 a.	
Londres Victoria . Arr.	—			7 — p.	—	—	
Londres Ch.-Cross. Arr.	4 55 p.		5 50 p.	—	—	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3 classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant riservato ai viaggiatori di 1a classe. Non sono ammessi i viaggiatori di 2a classe se non pagano il supplemento dalla 2a alla 1a classe. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 10 30 ant. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di 1a e 2 classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Calais col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 11.20 ant. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.30 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino. — (X) Dal 20 novembre al 9 gennaio i treni di lusso Parigi-Roma avranno luogo tre volte per settimana, cioè: il lunedì, mercoledì e venerdì in partenza da Parigi; martedì, giovedì e sabato in partenza da Modane. Dal 10 gennaio fino al 15 maggio tutti i giorni. Questo treno è composto di *wagons-lits* e di *restaurant*.

Torino, 1902 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 33.

A. Pantani Dirett. propr. responsabile

ANNO XXXV. Sabato, 14 Giugno 1902 NUM. 24.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Relazione del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale degli Azionisti, 28 maggio 1902

Signori,

Anche quest'anno il vostro Consiglio si presenta incompleto a darvi conto della sua gestione, per la morte avvenuta nello scorso gennaio dell'egregio avv. Gio. Antonio Papa.

Ricordando con vivo affetto l'opera intelligente e zelante prestata per lungo tempo dal compianto collega nel Consiglio e nel Comitato di vigilanza, mandiamo alla sua memoria un reverente saluto.

Un altro lutto ci ha colpiti colla perdita dell'ing. Guido Paravicini, che nell'ufficio di Sindaco della Società diede larghe prove di elevato ingegno e di costante diligenza.

Dobbiamo pure rendervi noto con gran dispiacere che il comm. ing. Giuseppe Lanino, direttore dei trasporti, resistendo alle reiterate preghiere nostre e del Direttore generale perchè non privasse l'Amministrazione dei suoi preziosi servizi, ha voluto essere collocato in quiescenza dal 1° febbraio scorso.

Nella precedente Relazione, informandovi dell'esito pienamente favorevole ottenuto nella lite mossaci dal Governo avanti il Collegio arbitrale per obbligarci ad attuare le principali conclusioni della maggioranza della Reale Commissione d'inchiesta sulle condizioni del personale ferroviario, e dell'appello interposto dal Governo contro la sentenza arbitrale, aggiungevamo che avremmo continuato a studiare e ad attuare gradatamente nel trattamento del personale tutti i miglioramenti consentiti dalle condizioni economiche e tecniche della nostra industria.

Invitati dal Governo ad esaminare, col concorso suo e delle altre due Società esercenti, se e con quali modificazioni e nuove norme si potesse stabilire un accordo sull'ordinamento del personale delle tre Reti, tale da togliere ogni motivo alla prosecuzione della controversia sottoposta alla Corte d'Appello; i nostri delegati, unitamente a quelli delle altre Società e del Governo, studiata la quistione, riuscirono a concordare un progetto di ordinamento sulle basi di quello vigente per la nostra Società, ma con notevoli miglioramenti e garanzie in favore del personale. Nella fiducia di porre fine ad una lunga ed incresciosa pendenza, accettammo con lieto animo i sacrifizi finanziari derivantici dal concordato ordinamento.

Ma più tardi il Governo ci comunicò una serie di variazioni negli stipendi e nelle norme regolamentari del progetto concordato, domandandone la valutazione finanziaria per chiedere al Parlamento i fondi occorrenti a sopperire alla maggiore spesa per conto dello Stato, oltre quella accettata a loro carico dalle Società, secondo il progetto concordato.

Sulle variazioni proposte le Amministrazioni delle tre Reti risposero al Governo mostrandosi disposte ad attuare quelle relative agli stipendi e ad alcune delle norme regolamentari, coll'intesa che per tutte queste variazioni la spesa fosse a carico dello Stato; ma per altre modificazioni al regolamento proposto, riconosciute incompatibili colla regolarità del servizio, di cui esse hanno tutta la responsabilità, non credettero di accordare il loro assenso, mostrandosi disposte ad accettare anche l'anticipata cessazione del contratto d'esercizio per lasciare al Governo piena libertà nell'attuazione dell'ordinamento che gli paresse più opportuno.

In attesa che il Governo si pronunzi, confidiamo che approverete la nostra condotta, informata a quel sentimento di equità che sempre ci ha animati a favore del personale.

Sussistono tuttora i dissesti col Governo circa l'assetto degli Istituti di previdenza per il personale.

In ordine allo statuto impostoci per regolare il nuovo Istituto a favore del personale assunto in servizio dal 1° gennaio 1897, la IV Sezione del Consiglio di Stato non ha accolto le nostre domande per l'illegalità dello statuto medesimo; quindi abbiamo ricorso alle Sezioni unite della Corte di Cassazione di Roma contro la decisione del Consiglio di Stato, e stiamo in attesa della sua pronunzia.

Nessun'altra decisione è intervenuta circa lo statuto definitivo delle vecchie Casse di Pensione e di Soccorso e la responsabilità dei disavanzi verificatisi dopo il 30 giugno 1885.

Gl'impianti per la trazione elettrica sulle ferrovie di Val-

tellina, che si ritenevano l'anno scorso prossimi al compimento, hanno presentato nelle prime corse di prova inconvenienti e difetti, ai quali si sta riparando; e frattanto il personale, col prolungarsi del periodo preparatorio, acquista sempre maggiore dimestichezza col nuovo mezzo di trazione. La Ditta appaltatrice, cui incombe fino al 1905 la responsabilità di questo esperimento, si è prestata colla miglior buona volontà a studiare e ad attuare le modificazioni ed i perfezionamenti che si dimostrarono necessari; e dai risultati oggi raggiunti ci è lecito sperare in una non lontana e completa attivazione del nuovo servizio.

L'esperimento di esercizio economico, che, quando vi abbiamo convocato l'ultima volta, era appena avviato sul tronco Bologna-S. Felice, fu poi attuato sulle linee Foggia-Lucera, Foggia-Manfredonia, Brescia-Iseo ed esteso al tronco S. Felice-Poggio Rusco, quando fu aperto all'esercizio, in prosecuzione del tratto Bologna-S. Felice.

Su tutte le linee e tronchi le nuove norme di esercizio hanno causato un notevole aumento di introiti lordi, aumento risultato mediamente di oltre il 60 0|0 per i viaggiatori e di circa il 25 0|0 per le merci. Ma se questo risultato si presenta favorevolissimo per il pubblico, che fruisce di tariffe ribassate di circa il 50 0|0, e per lo Stato, che nella partecipazione agli accresciuti prodotti lordi ha trovato largo compenso alle diminuite tasse erariali, si riduce in perdita per la Società per l'aumentata percorrenza dei treni e le fallite previsioni sulle minori spese di personale e di spedizione delle merci.

Il servizio economico continuerà a formare oggetto della particolare nostra attenzione, ma, per estenderne l'applicazione, occorrerà che venga modificata la relativa legge per eliminarne gl'inconvenienti lamentati.

Dobbiamo ora segnalarvi i non soddisfacenti risultati finanziari dell'esercizio 1901, ed additarvi le circostanze, nella maggior parte fortunatamente transitorie, che li determinarono.

In seguito al mancato raccolto vinicolo del 1900, che ebbe influenza anche nei trasporti dei primi mesi del 1901, i prodotti lordi dell'esercizio rimasero inferiori a quelli dell'anno precedente fino alla ripresa dei traffici agricoli, dopo di che ricominciò la normale progressione ascendente, per cui alla fine risultò un maggiore prodotto lordo di L. 1,402,415.19, corrispondente ad una maggior partecipazione della Società per L. 580,253.67. Aggiungendo il maggior importo di prodotti non ripartibili ed altri cespiti accessori, gl'introiti sociali dell'esercizio segnarono complessivamente un aumento di L. 1,326,204.64 su quelli corrispondenti del 1900. Ma di fronte a questo limitato aumento risultò una maggior spesa di L. 8,341,779.29, dovuta per circa un terzo ad accresciuta quantità e retribuzione del personale, e per quasi tutto il rimanente al costo straordinariamente elevato del combustibile ed altre materie di consumo.

Quest'ultima parte della maggior spesa ha carattere transitorio, ed infatti i contratti in corso di esecuzione constatano un sensibile miglioramento nell'importo di questa passività.

L'onere del personale ha invece carattere permanente, essendo conseguenza degli obblighi imposti dalla legge sugli infortuni e dal R. Decreto sulle ore di lavoro e di riposo.

Intanto il conto dell'esercizio per il 1901, invece di una risultanza attiva, si chiude con una perdita di L. 4,831,660 54, alla quale si dovrebbe aggiungere la passività di lire 1,942,438.42, corrispondente alle indennità ed ai compensi pagati nel 1901, in conseguenza del disastro di Castel Giubileo.

Sebbene coi suddetti pagamenti la liquidazione del grave sinistro si possa ritenere quasi completata — cosicchè non potrebbero da ulteriori sopravvenienze derivare notevoli aumenti alla somma indicatavi — pure riteniamo opportuno di rimandarne ai conti del corrente esercizio la effettiva liquidazione; sul riflesso che avremo in seguito maggiori e sufficienti elementi di giudizio per determinare se possa essere più conveniente l'ammortamento immediato e completo di questa spesa, valendoci dei residui attivi di lire 2,547,103.24, disponibili dalle liquidazioni generali dal 1896 al 1900, e che furono portati in aumento del patrimonio privato della Società, oppure se debbasi preferire un ammortamento in varie annualità, a cui potrebbero concorrere, nel caso di esercizi rimunerativi, anche le risorse normali dei nostri bilanci.

Se nei conti del 1901 dobbiamo per la prima volta registrare uno sbilancio passivo fra gl'introiti e le spese di esercizio che, come si disse, è per la maggior parte di natura straordinaria, siamo però in grado di contrapporvi un utile parimente straordiuario proveniente dalle nuove costruzioni eseguite a prezzo fatto. Tenuto largo conto delle opere di completamento e di poche liquidazioni di lavori apppaltati non ancora terminati, possiamo intanto disporre sugli utili già assicurati della somma di L. 2,450,000 per portarla a credito della liquidazione generale.

Quindi vi proponiamo la distribuzione di un dividendo che, quantunque inferiore a quello degli anni scorsi, ascenderà, oltre all'interesse già corrisposto, a L. 5 per ciascuna delle azioni e cartelle di godimento in circolazione.

La promettente ripresa nella progressione dei prodotti del traffico e l'assicurata diminuzione delle spese per minor costo dei combustibili e di altre materie di consumo, ci confortano a meglio augurare del prossimo bilancio e ci dànno la fiducia che con esso verrà ristabilito fra il reddito e le spese il necessario equilibrio.

I. — Situazione finanziaria.

Il fondo disponibile di Cassa e Portafoglio, al 31 dicembre 1901, come dal bilancio (allegato n. 1), è di . . . L.		9,504,402.60
Preventivo dell'esercizio 1002.		
Attivo:		
Sovvenzioni dello Stato a' termini dell'art. 7 del contratto d'esercizio L.	32,061,645.88	
Sovvenzione dello Stato per le linee di nuova concessione (art. 9 della convenzione 20 giugno 1888) »	9,053,689.90	
10ª annualità pel soprapassaggio del ponte sul Po a Mezzanacorti (convenz. 27 novembre 1894, approvata con legge 28 luglio 1895, n. 458) »	162,838.26	
Corrispettivo per la costruzione della linea Isernia-Campobasso, di cui alla convenzione 29 gennaio 1896 (annualità 6ª ed ultima) . . . . »	1,600,000 —	
Corrispettivo dovuto dallo Stato a' termini dell'art. 26 del contratto di esercizio . . . . »	6,660,000 —	
In totale		» 49,538,174.04
Attività complessiva		L. 59,042,576,64
Passivo:		
Imposte . . . . L.	3,000,000 —	
Interessi e ammortizzazioni . . . . . . »	41,000,000 —	
Lavori e provviste per il completamento delle linee di proprietà della Società . . . . . . »	400,000 —	
Provviste di materiale rotabile in aumento di dotazione (convenzione col R. Governo in dala 20 novembre 1899) . . . »	8,000,000 —	

Perdite di cambio per i pagamenti in valuta metallica ed estera, quotazione titoli all'estero, commissioni di banca e altre minute spese . L.	800,000 —	
Maggiore spesa per lavori e provviste a carico dei fondi di riserva e della Cassa aumenti patrimoniali sui proventi relativi, pur tenuto conto della sovvenzione dello Stato alla Cassa aumenti patrimoniali in base alla legge n. 56 del 25 febbraio 1900 . . . . . . »	2,000,000 —	
		L. 55,200,000 —
	Eccedenza L.	3,842,576.64

II. — **Lavori eseguiti sulle linee in esercizio.**

Nel 1901 si sono eseguiti sulle linee in esercizio i seguenti principali lavori:

In conto Cassa aumenti patrimoniali.

a) — Sulle linee dello Stato, rete principale: Si sono ampliate le stazioni di Brescia, Domegliara, Nogara, Peri, Ospitaletto, Verona Porta Vescovo; continuati i lavori per l'ampliamento di quella di Prato e per la sistemazione definitiva del servizio viaggiatori a Pontebba; si è provveduto per l'impianto del servizio merci a Castelnuovo e per la sistemazione e l'ampliamento del servizio stesso nelle stazioni di Secugnago, Chiari, San Martino Buonalbergo, Venezia, Verona Porta Vescovo, Arquà, Montevarchi, Castiglion Fiorentino; si è soppresso il bivio Tirolo e prolungato il binario della linea d'Ala fino alla stazione di Verona Porta Nuova; si è ampliato lo scalo succursale in stazione di Bologna e impiantati binari di servizio nelle stazioni di Caldiero, Lonigo, Cerea, Verona Porta Vescovo, San Bonifacio, Castelnuovo, Rovato, Cassano, Ferrara, Rovigo, Stanghella, Laterina e San Giovanni Valdarno.

Si sono costruite tre case cantoniere sulla linea Milano-Venezia, due sulla Bologna-Padova e altre due sulla Orte-Falconara; ampliate ed assestate diverse case cantoniere sulla Bologna-Padova, sulla Bologna-Pistoia e sulla Pistoia-Pisa; costrutti pozzi tubolari per 33 case cantoniere lungo diverse linee.

Si è poi provveduto all'assetto dei marciapiedi nelle stazioni di Reggio e di Tuoro, all'impianto di bocche da incendio a Verona Porta Vescovo, al miglioramento del servizio telegrafico in stazione di Firenze Santa Maria Novella ed al completamento dell'attiguo sottovia sul viale Principe Umberto.

Vennero eseguiti vari impianti nuovi nelle Officine di Lucca, di Verona, Porta Vescovo, di Firenze e di Bologna.

Furono attuati gli apparecchi Saccardo per la ventilazione artificiale nelle gallerie del valico Pistoiese; impiantati apparecchi e segnali per esercitare col sistema di blocco i tronchi da Mestre a Venezia e da Verona Porta Vescovo a Verona Porta Nuova.

Costrutte inoltre tettoie pel rialzo veicoli a Cremona ed a Pistoia, migliorato il servizio degli scaldapiedi nelle stazioni di Perugia e di Bologna, fornite vasche da bagno pel deposito locomotive di Firenze, provveduto al risanamento della massicciata sulla linea Milano-Venezia, all'impianto di stadere a ponte, di capre, di segnali a disco, di sagome di carico. Si è eseguito il rifacimento in acciaio di metri 1500 di binario sulla Palazzolo-Paratico, di metri 4924 sulla Dossobuono-Legnago-Rovigo, di metri 2680 sulla Olmeneta-Brescia, di metri 1920, sulla Firenze-Roma, nella stazione di San Giovanni Valdarno.

b) — Sulle linee della Società: Ampliate le stazioni di Pesaro, San Severo, Zollino, Pianerottolo, Vasto, Alanno e Larino; impiantata la nuova fermata al chilom. 536.310 della linea Bologna-Otranto e trasformate in stazioni le fermate di Silvi, Lebba e Cisternino; ampliato il servizio merci nelle stazioni di Sant'Arcangelo di Romagna, Gambettola, S. Valentino, S. Vito d'Otranto, Squinzano, Lerino e Portocivitanova; istituito il servizio stesso nella fermata di Sant'Antimo e impiantati binari di servizio a Forlì, Ortona, Campomarino, Giovinazzo, Polignano, Porto San Giorgio, S. Elpidio, Mondolfo Marotta, Grottammare, Fasano, San Pietro Vernotico e sulle banchine del Porto di Ancona; costruito un parco vagoni, un piano caricatore per le merci a grande velocità, un fabbricato per i visitatori e per gli scaldapiedi ed un capannone per la riparazione dei veicoli in stazione di Foggia, ampliati il deposito per i combustibili in stazione di Ancona e gli impianti pel rialzo veicoli e il deposito carbone a Castellammare Adriatico.

Si sono costruite case cantoniere al chilometro 31.432 della Cervaro-Candela e al chilometro 112.156 della Foggia-Napoli e ampliate altre tre case cantoniere sulla stessa linea; si è migliorato il servizio d'acqua a Campomarino, Brindisi e Bari, impiantata una condotta d'acqua dalla sorgiva del Rio Tramazzone a Brindisi, costruite cisterne per tre case cantoniere e per la stazione di San Pietro Vernotico.

Si è pure provveduto al rafforzamento della travata al chilometro 350.934 della linea Bologna-Otranto, alla sostituzione di volti in muratura alle travate metalliche di alcuni ponti della linea stessa ed alla costruzione di una passarella metallica a valle del ponte sul Cavo Penna.

Si sono impiantate stadere a ponte da 30 tonnellate a Trepuzzi, Ancona, Corigliano d'Otranto, e gru, segnali e sagome di carico in diverse stazioni.

Venne pure provveduto pel rifacimento in acciaio di 6 chilometri di binario sulla Pescara-Aquila, di 7 chilometri sulla linea Cervaro-Candela e di deviatoi e binari nelle stazioni di Termoli, S. Severo, Foggia, Ascoli Satriano e Candela.

c) — Sulle linee complementari: Si è ampliato il servizio merci nelle stazioni di Sedico Bribano, San Biagio, Adria, Savio e Alezio; prolungato il binario d'incrocio a Casalmaggiore, costrutta una tettoia pel rialzo veicoli in stazione di Porto Maggiore, ampliati i marciapiedi a Montebelluna; costrutte due case cantoniere, una al chilometro 41.707 della Piadena-San Zeno e l'altra sulla linea Zollino-Gallipoli; impiantata una piattaforma da metri 8.50 in stazione di Portogruaro.

In conto del primo fondo di riserva.

Si sono ultimati i lavori a difesa contro le alluvioni sulla linea Treviso-Belluno ed eseguite difese contro i torrenti sulla Colico-Sondrio, sulla Firenze-Roma, sulla Foligno-Terontola, sulla Pescara-Terni, lungo la Giulianova-Teramo, sulla Foggia-Napoli e sulla Benevento-Campobasso.

Si sono terminate le arginature contro il fiume Potenza, costruite e rafforzate le scogliere contro il Piave sulla Treviso-Belluno, contro il Taro sulla Piacenza-Bologna, contro il Reno sulla Bologna-Pistoia, contro il Tevere sulla Roma-Firenze, contro il Torrente Topino lungo le linee Orte-Falconara e contro le corrosioni del mare sulla Bologna-Otranto; si è costrutto un muro a difesa contro il Lamone, presso Crespino, e consolidato quello a difesa contro il Reno fra i chilometri 66.805 e 66.660 della Bologna-Pistoia.

Si è prolungata la galleria artificiale al chilom. 281.100 della Roma-Firenze, ricostruita parte della calotta della galleria di Montegualandro, rinforzata la testata verso Roma della galleria di Tordimonte, sbancata la rupe sovrastante all'imbocco Chiusi della galleria Campana, e si sono compiute opere contro le frane ai chilometri 58.630, 58.700, 55.300 della Roma-Firenze e presso la stazione di Ortona; mentre si è deviata la ferrovia fra i chilometri 121.526 e

122.005 ed al chilometro 126 717 della Roma-Firenze e si sono consolidati vari muri di sostegno sulle line Udine-Pontebba e Treviso-Belluno.

Si è pure provveduto al consolidamento delle scarpate di diverse trincee lungo le linee Treviso-Belluno, Faenza-Firenze, Foligno-Terontola, Fabriano-Urbino, Portocivitanova-Albacina e presso Gallipoli, e del rilevato ferroviario in diversi tratti della linea Bologna-Piacenza, in stazione di Modena, fra i chilometri 13.685 e 15.729 della Parma-Piadena, lungo la linea Orte-Falconara, e al chilometro 13.500 della Bologna-Otranto.

Si è costruita la parte sopra fondazione del nuovo ponte in muratura di cemento sul fosso Rosso, riattivando l'esercizio sulla sede definitiva, fra i chilom. 178.780 e 180.500 della Bologna-Otranto; si sono costruiti volti in muratura al sottovia al chilometro 22.989 della linea Firenze-Pistoia ed i ponti sul rio Badia, sui fossi Rio, Vallatello e Pontenuovo e sul fiume Clitunno lungo la Orte-Falconara.

Si consolidarono pure il ponte sul torrente Olona al chilometro 17.170 della Pavia-Casalpusterlengo, quello sul Samoggia, il sottovia al chilometro 14.559 e diversi altri ponticelli della linea Parma-Piadena, tre ponticelli sulla linea Pistoia-Pisa, altri quattordici sulla Roma-Firenze, il viadotto Rosina sulla Pescara-Aquila; si sono rafforzati diversi ponti metallici sul rio Patocco e Osvaldo, sul Vingone, sul Centonara e la travata sul Po a Casalmaggiore; si sono sostituite con altre travate quelle in opera nei sottovia di Rignano e di Cattolica.

Venne costrutta una rimessa locomotive in sostituzione di quella incendiatasi in stazione di Spilimbergo e riparato il fabbricato viaggiatori di Pescina, pure danneggiato da un incendio; si sono inoltre sistemate 19 case cantoniere sulla linea Mantova-Legnago.

In conto del secondo fondo di riserva.

a) — Linee dello Stato, rete principale: Si è eseguito il rifacimento in acciaio di metri 7489 di binario armato in ferro sulla linea Cremona-Treviglio.

b) — Linee Meridionali: Si è eseguito il rifacimento di metri 11,200 di binario fra Massafra e Taranto e di metri 6825 fra Surbo e Lecce, nonchè di cinque deviatoi nella stazione di Lecce.

Lavori di completamento
in conto costruzioni dello Stato.

Si sono eseguiti diversi lavori di ampliamento sulla linea Treviso-Motta, nelle stazioni di Firenze Campo di Marte e Santa Maria Novellla e lungo il tronco Firenze-Borgo San Lorenzo; si è soppresso il binario delle Cure e impiantato il binario indipendente per l'allacciamento della linea Faentina colla stazione di Firenze Campo di Marte; impiantato il secondo binario fra le due stazioni di Firenze Santa Maria Novella e Campo di Marte e un terzo binario per le merci in stazione di Bellisio Solfare; assettato il tratto fra i chilometri 63.650 e 65.700 della linea Ferrara-Rimini; costrutta una casa cantoniera sul detto tronco e un'altra al chilometro 101.615 della stessa linea; impiantata una condotta d'acqua potabile per la stazione di Caldine e per due case cantoniere sulla linea Firenze-Faenza; e si sono inoltre pressochè ultimati i lavori di ampliamento delle stazioni di Avezzano e di Chiavenna.

Si è poi provveduto per la parziale ricostruzione della galleria di Cà Menocchio sulla linea Fabriano-Urbino, per l'adattamento delle gallerie di Monica, Pizzo e Tanno sulla Sondrio-Colico-Chiavenna, per la costruzione del viadotto al chilometro 64.787 della linea Roma-Sulmona, pel consolidamento di 18 opere d'arte e di diverse gallerie sulla stessa linea, del ponte sul torrente Cortese al chilometro 100.401 della Colico-Chiavenna e del viadotto di Novate.

Si sono assettate trincee sulla Roma-Sulmona e costrutte scogliere a difesa contro l'Adda e contro il Lago di Mezzola, lungo la linea Sondrio-Colico-Chiavenna. Si è pure costrutto un argine a difesa contro il Carza al km. 24.750 della linea Firenze-Faenza. (*Continua*).

IL TELEFONO NELL'ESERCIZIO DELLE FERROVIE

La trasmissione telefonica, per la sua comodità, è stata adottata da molte compagnie ferroviarie insieme con la trasmissione telegrafica.

In Francia, la Compagnia del Nord ha cominciato ad adottare il telefono sulle linee a semplice binario e su quelle a doppio binario di media importanza; in quelle di forte traffico essa l'impiega per le comunicazioni tra i posti di soccorso e le stazioni vicine, in caso di bisogno o di accidenti lungo la linea.

Sulla linea Parigi-Aulnoye-Feignies-Jeumont, lunga 250 km., è stato sperimentato per primo il trasmettitore acustico. Le altre amministrazioni sono ancora titubanti ad adottarlo.

Nel Belgio il telefono è adoperato soltanto per le comunicazioni interne delle stazioni e per quelle delle stazioni con i posti vicini.

La necessità di trascrivere l'ordine ricevuto nel libro aggiunto al processo verbale telefonico diminuisce un po' la rapidità delle comunicazioni, però si ha sempre una celerità maggiore del telegrafo, in cui col pensiero bisogna seguire lo svolgimento della striscia stampata traducendone i segni convenzionali. Ciò richiede la presenza di una persona che conosca i segni telegrafici; mentre invece chiunque può far uso del telefono, purchè non abbia pronunzia difettosa od orecchio duro.

Dal punto di vista della spesa di primo impianto, la necessità di un circuito metallico completo, pone il telefono in una posizione di inferiorità rispetto al telegrafo. Sembra però che il sig. Adams Randall abbia trovato un sistema di trasmettitore telefonico con un solo filo di linea.

Altra difficoltà sta nelle chiamate delle poste intermedie non conoscendo se la linea sia occupata o no, perchè la corrente è tanto piccola che non è facile renderla evidente come in telegrafia, il che può far temere che la conversazione possa essere turbata. Esistono degli apparecchi che tolgono questa difficoltà, ma tutti complicati e sommamente delicati.

L'applicazione del telefono per l'indicazione delle vie sulle quali i vagoni debbono essere diretti nelle manovre di stazione è molto recente e ha potuto aver luogo soltanto dopo l'invenzione del telefono a voce alta. Fra i tipi principali sono da notare quello del Gaillard-Ducretet di Parigi e quello del Siemens e Halske di Berlino.

Un apparecchio dell'ultimo sistema è stato applicato alla stazione di Brockau presso Breslavia.

I treni merci, che arrivano dall'Alta Slesia, si fermano a questa stazione senza essere smistati e vengono diretti sur un piano inclinato da cui i vagoni sono inviati in un gruppo di 24 linee con direzioni diverse.

Tutti gli eccentrici sui quali passano i vagoni che discendono sul piano inclinato sono comandati da due cabine collocate da una parte e dall'altra delle vie di smistamento a piedi del piano inclinato e distanti circa 200 m. dall'estremo superiore di esso.

Per i treni che arrivano dal lato est. da ciascuna parte del fascio di vie di direzione ovest si trovano due gruppi di linee in cui i vagoni, dopo essere stati separati per direzione, sono classificati secondo l'ordine dellt stazioni destinatarie. Le manovre richieste da questa operazione hanno luogo anche mediante due piani inclinati sui quali vengono condotti i vagoni divisi per direzione, da cui poi discendono verso i gruppi per destinazione. Gli eccentrici che comandano tali gruppi, sono mossi da una sola cabina per ogni gruppo. La composizione ulteriore dei treni da spedire in direzione ovest ha luogo in un fascio di formazione. Manovre analoghe, ma indipendenti fra loro, si fanno per i treni che vengono dall'ovest, dal sud e dal nord.

Il movimento della stazione di Brockau varia da 15,000 a 19,000 assi nelle ventiquattro ore.

I numeri delle linee su cui debbono essere diretti i vagoni sono indicati dal capo-manovra ai guardiani degli aghi,

posti alla fine del piano inclinato, mediante telefono Siemens. Nel 1896 le linee venivano indicate scrivendo i numeri di queste sulle pareti frontali dei vagoni e si ricorreva a dei posti intermediari di agenti che gridavano il numero ad alta voce.

Nel 1899 è stato introdotto il telefono Siemens. Un apparecchio è collocato in cima al piano inclinato; un altro nella cabina delle manovre al disopra della leva di comando degli aghi; un terzo apparecchio riunito ai due primi, è stato disposto ulteriormente sul piano inclinato. L'impianto sarà completato in maniera che fra ogni coppia di vie di accesso si troverà un telefono rilegato a quelli esistenti nelle cabine.

L'apparecchio telefonico comprende un microfono sensibilissimo, con una batteria di tre pile a secco di Hellesen ed un telefono con fascio magnetico molto potente.

Il trasmettitore ed il ricevitore hanno la forma di padiglioni rotondi nei quali si soffia con una trombetta da segnali per invitare l'agente a porsi all'apparecchio.

Il capo-manovra, collocato sul piano inclinato chiama l'agente della cabina appena comincia la discesa del vagone sul piano inclinato ed indica il numero della via su cui il vagone deve discendere.

Con questo mezzo è semplificata la manovra dei vagoni per la composizione dei treni e sono evitate le disgrazie degli operai, che scrivono i numeri mentre i vagoni si muovono e gli equivoci dovuti a numeri poco leggibili o divenuti invisibili per il cattivo tempo. Adesso l'indicazione della destinazione viene scritta soltanto sulle pareti longitudinali, secondo i documenti di trasporto e serve per guida al capo-manovra.

Il telefono può anche essere utilizzato per semplificare le relazioni del pubblico col servizio dei viaggiatori e delle mercanzie nelle stazioni: può servire, per esempio, per avvertire i destinatari dell'arrivo dei loro colli, sistema adottato in Francia ed in Austria.

Gli studi per l'applicazione del telefono a tutti i servizi delle stazioni proseguono sempre, tanto che si può ritenere non lontano il momento in cui, cadute tutte le prevenzioni in proposito, il telefono sarà applicato su larga scala sia per trasmissione di segnali e di ordini nelle stazioni, sia per uso del pubblico viaggiante.

(*Moniteur Industriel*).

LE FERROVIE DEL MONDO NEL 1900

Il *Journal Officiel* del 20 maggio ha pubblicato una interessante statistica sulla situazione delle ferrovie del mondo al 31 dicembre 1900 e sul loro sviluppo per periodo decennale durante il secolo XIX.

Ne togliamo le cifre seguenti:

Esistevano, nel mondo intero, alla fine del 1900, 790,570 chilometri di ferrovie, suddivisi come segue, nelle cinque parti del mondo:

	Chilometri	Popolazione: milioni di abitanti	Per 10,000 abitanti Chilometri
Europa . . .	283,524	400	7.1
America . .	402,703	141.8	28.4
Africa . . .	18,467	59.6	3.1
Asia	60,725	784.6	0.77
Oceania . . .	25,151	4.73	52.9
Totali:	790,570	1390.73	5.7

Ecco quale è stata la progressione dopo la loro creazione: esistevano: 195 chilometri di ferrovie nel 1830, 7712 nel 1840, 38,592 nel 1850, 206,651 nel 1870, 370,978 nel 1880, 790,570 nel 1900.

È specialmente in America che la costruzione e l'esercizio delle ferrovie sono state più rapidi: mentrechè, dopo il 1870, furono aperti all'esercizio in Europa 179,070 chilometri, l'America ne costruiva 309,021.

È ora dalla parte dell'Asia e dell'Africa ove vi è più da fare. In Asia, per una popolazione di 784 milioni vi sono soltanto 60,725 chilometri di ferrovie, cioè 0.77 per 10 mila abitanti, mentre in America, con una popolazione da cinque a sei volte minore, vi sono più di 400 mila chilometri in esercizio.

Ecco la situazione delle ferrovie del mondo dalla loro origine:

In *Europa* (superficie chilom. quad. 10,278,900) il primo tronco fu aperto nel 1825. Nel 1830 erano aperti all'esercizio chilom. 129; nel 1840, 2957; nel 1850, 23,535; nel 1860, 52,344; nel 1870, 104,454; nel 1880, 168,018; nel 1890, 223,193; nel 1900, 283,524.

In *America* (superficie chilom. quad. 38,685,900). Nel 1827 si aprì il primo tronco. Nel 1830 eranvi chilom. 66; nel 1840, 4755; nel 1850, 15,057; nel 1860, 53,972; nel 1870, 93,682; nel 1880, 174,610; nel 1890, 223,193; nel 1900, 283,524.

In *Africa* (superficie chilom. quad. 11,353,300) il primo tronco fu aperto nel 1856. Nel 1860 eranvi chilom. 352; nel 1870, 1406; nel 1880, 4635; nel 1890, 9331; nel 1900, 18,487.

In *Asia* (superficie chilom. quad. 35,699,200) il primo tronco fu aperto nel 1853. Nel 1860 vi erano chilom. 885; nel 1870, 5302; nel 1880, 15,802; nel 1890, 32,929; nel 1900, 60,725.

In *Oceania* (superficie chilom. quad. 8,012,600) il primo tronco fu aperto nel 1854. Nel 1860 vi erano chilom. 363; nel 1870, 1807; nel 1880, 7823; nel 1890, 18,732; nel 1900, 25,151.

La lunghezza in esercizio *alla fine del 1900* in rapporto a 10,000 abitanti è per l'Europa, km. 7.1; America, chilometri 28.4; Africa, km. 3.1; Asia, km. 0.77; Oceania, km. 52.9.

Il rapporto per miriametro quadrato è per l'Europa, km. 2.8; per l'America, 1.04; per l'Africa, 0.16; Asia, 0.17; Oceania, 0.31.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

L'organico dei ferrovieri.

L'on. Di Broglio ha presentato giovedì alla Camera il disegno di legge per l'attuazione dell'organico del personale ferroviario. Il progetto consta di quattro articoli.

Nel primo si dice che è autorizzato il concorso dello Stato per una somma che non può superare complessivamente i 10 milioni e mezzo nella spesa occorrente dal 1° gennaio 1902 a tutto il 30 giugno 1905 per attuare il nuovo organico del personale ferroviario con le modificazioni richieste dal Governo.

Con l'articolo 2 si autorizza il Governo a stipulare con le tre Società apposite convenzioni per regolare le modalità del suddetto concorso.

L'articolo 3 dispone che le somme che saranno dovute alle Società, saranno da esse prelevate dai versamenti bimestrali che le Società stesse fanno dalla compartecipazione del Governo sui prodotti lordi delle ferrovie.

L'articolo 4 stabilisce i provvedimenti finanziari, dei quali demmo già una sommaria notizia.

A conti fatti si prevede che l'onere dello Stato per il suo concorso nell'attuazione dell'organico ferroviario sarà minore dei 10 milioni e mezzo e l'introito dell'erario per i provvedimenti finanziari proposti oltrepasserà nei tre anni gli 8 milioni.

><

Ferrovia elettrica Varese-Porto Ceresio.

Col giorno 16 giugno corrente si inaugura il servizio elettrico sul tronco Varese-Porto Ceresio. Si avrà quindi tutta la linea Milano-Gallarate-Varese-Porto Ceresio servita elettricamente.

In conseguenza la durata del viaggio da Milano al Lago di Lugano si riduce pei treni più rapidi ad 1 ora e 11′ e quella per l'intera tratta Milano-Lugano (via Gallarate-Varese-Porto Ceresio) ad ore 2.5′. Colla stessa data la linea sarà servita fra Milano e Varese da 46 treni, di cui 10 diretti e 12 direttissimi e fra Milano e Porto Ceresio da 20 treni di cui 9 direttissimi.

In pari tempo il servizio su Arona e Laveno verrà ancora di molto migliorato; oltre ad un maggior numero di treni si avrà una minore durata di viaggio in quantochè fra Milano ed Arona si avranno treni che percorrono la tratta in ore 1.20′ e da Milano a Laveno in ore 1 1/2 circa.

I viaggiatori in partenza da Milano non avranno più bisogno d'acquistare il biglietto d'accesso, essendo stabilito che potranno entrare liberamente anche dal fabbricato centrale della stazione senza tale biglietto d'ingresso.

><

Ferrovie complementari.

Nel Consiglio dei Ministri di avant'ieri si sarebbe stabilito di presentare subito alla Camera delle proposte concrete per alcune delle ferrovie complementari.

Per queste proposte si starebbero approntando le convenzioni con le tre grandi Reti ferroviarie: l'Adriatica la Mediterranea e la Sicula, che assumerebbero la costruzione delle linee, probabilmente col sussidio chilometrico e col patto di riscatto, come si fece per le linee d'accesso al Sempione.

Così sarebbero costruite dalla Società Adriatica: la ferrovia Poggio Russo-Verona, una delle complementari delle Marche e la Lecce-Francavilla. Dalla Società Mediterranea: due tronchi dell'Aulla-Lucca, cioè quelli Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana e Aulla-Monzone; e le ferrovie calabresi, cioè la Cosenza-Paola, i due tronchi estremi della Lagonegro-Castrovillari e forse la Pietrafitta-Rogliano.

La Società Sicula costruirebbe la Castelvetrano-Porto Empedocle e le linee annesse.

Quanto alla direttissima Roma-Napoli, il disegno di legge conterrebbe una disposizione di ordine generale, il Governo cioè chiederebbe l'autorizzazione di trattare per la costruzione di quella linea.

><

Autonomia del Porto di Genova.

La Commissione per l'autonomia del porto di Genova ha tenuta la sua ultima seduta, ed ha dato incarico al relatore, on. Giusso, che era già stato nominato da diverse sedute, di intendersi coi Ministri in rapporto al contributo dello Stato, il quale deve avere forma di percentuale sulle tasse marittime percette, in modo da rendere al Consorzio da 1,500,000 a 1,700,000 lire all'anno.

><

Ferrovia del Gottardo.

(*Assemblea generale degli azionisti*).

Il 23 corrente avrà luogo a Lucerna la trentesima assemblea generale degli azionisti della ferrovia del Gottardo per l'approvazione della gestione 1901.

La Direzione ed il Consiglio d'Amministrazione propongono la ripartizione d'un dividendo del 6.8 0/0, cioè franchi 34 per azione.

Cominceremo nei prossimi numeri la traduzione e la pubblicazione del Rapporto per l'esercizio 1901.

><

Le Camere di Commercio e l'esercizio ferroviario.

Nel Congresso dell'Unione delle Camere di Commercio, tenuto recentemente a Torino, il rappresentante di Venezia cav. De Paoli raccomandò perchè il Comitato abbia a interpellare subito tutte le Camere di Commercio del Regno per conoscere il loro parere in merito all'esercizio ferroviario governativo o privato e poscia fondi e concreti un ordine del giorno da sottoporre all'approvazione delle stesse Camere di Commercio per far quindi le volute comunicazioni al Governo ed ai membri del Parlamento acciò siano informati del voto dei veri rappresentanti il commercio italiano.

La presidenza accettò la raccomandazione ed i vari membri del Comitato approvarono, non senza far comprendere che per il bene e l'interesse del nostro paese, è da augurarsi che il voto sia per l'esercizio privato.

><

Servizio economico sulla ferrovia Bari-Taranto e Rocchetta Sant'Antonio-Gioia del Colle.

Sappiamo che fra il Ministero dei Lavori Pubblici e la Società delle Strade Ferrate della Rete Adriatica sono passati accordi per attuare un esperimento di servizio economico limitato ai viaggiatori sulle linee Bari-Taranto e Rocchetta Sant'Antonio-Gioia del Colle.

Giusta gli accordi medesimi, le norme del servizio delle stazioni e quelle di sorveglianza delle linee non verrebbero mutate; solo si farebbero notevoli riduzioni nei prezzi pei viaggiatori. I prezzi pei trasporti militari sarebbero ridotti al massimo grado e presenteranno qualche economia di spesa sui prezzi normali delle relative tariffe.

Per le concessioni speciali verrebbero applicati prezzi ridotti sulla base, presso a poco, della tariffa militare. Giusta la proposta presentata dalla Società, si dovrebbe aggiungere una coppia di treni fra Bari e Gioia del Colle. Altrettanto si farebbe da Gioia del Colle e Taranto e da Rocchetta Sant'Antonio a Gioia del Colle non appena l'affluenza ed i bisogni del pubblico fossero per richiederlo.

Per quanto riguarda il trasporto delle merci, dovrebbero essere al più presto attuate apposite tariffe locali le quali possano concorrere a provocare lo sviluppo dei traffici locali che attualmente sfuggono alla ferrovia. I provvedimenti dei quali trattasi dovrebbero essere attuati in via di esperimento per la durata di due anni, a partire, possibilmente, dal 1° luglio p. v.

><

Conferenza oraria internazionale.

Alla conferenza internazionale per l'orario invernale ad Innsbruck si sono riuniti oltre 300 delegati. Le discussioni sono molto laboriose. Trovansi 209 proposte all'ordine del giorno, di cui una ventina direttamente interessano le ferrovie italiane.

Come luogo e data della prossima conferenza fu stabilito Bruxelles nei giorni 10, 11 e 12 dicembre p. v.

Il rappresentante del nostro Governo ha avuto una lunga conferenza con quello del Governo germanico relativamente al Lloyd Express. Continuano le discussioni, nè puossi prevedere l'esito che avranno.

><

Disegno di legge per opere di bonificazione.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, di concerto col Ministro del Tesoro e col Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio, ha presentato alla Camera dei Deputati, nella seduta del 5 del corrente mese, un disegno di legge riguardante: « Assegnazione e riparto di fondi per le opere di bonifica di prima categoria, di cui all'art. 64 del testo unico 22 marzo 1900, n. 195 ».

Giusta il disegno di legge, l'ammontare della spesa di L. 63,000,000 per le opere di bonifica dichiarate di prima categoria in esecuzione dell'art. 2 della Legge 18 giugno 1899, n. 236, corrispondente all'art. 64 del testo unico 22 marzo 1900, n. 195, è ripartito in trenta esercizi in conformità di apposita tabella annessa al disegno di legge, il quale provvede ad autorizzare le annue assegnazioni risultanti dalla tabella stessa per ciascuno degli esercizi dal 1903-1904 al 1932-1933 che sono fissate nel seguente modo: L. 1,666,600 per ciascuno dei primi 15 esercizi; L. 2,066,600 per gli esercizi 16° e 17°; L. 2,166,600 per gli esercizi 18° e 19; lire 2,366,000 per gli esercizi 20° e 21°; L. 2,466,600 per gli esercizi 22°, 23° e 24°; L. 3,000,000 per gli esercizi 25°, 26°, 27°, 28° e 29°; e L. 2,401,600 pel 30° esercizio. Le opere di bonifica alle quali trattasi di provvedere sono in numero di 28, e la suaccennata spesa complessiva di lire 63,000,000 è ripartita nella seguente misura fra Stato, provincie, Comuni e privati:

Quota spettante	allo Stato . . .	L. 37,800,000
Id.	alle provincie . .	» 6,300,000
Id.	ai Comuni . . .	» 6,300,000
Id.	ai privati . . .	» 12,600,000
	Totale	L. 63,000,000

E perchè è stata spesso lamentata la deficienza numerica di personale, specialmente tecnico, quale causa di inevitabili ritardi nell'esecuzione delle opere di bonifica, non ostante il valore suo e la provata sua abnegazione, così, col disegno di legge in questione, si propone di provvedere ad un modesto ampliamento del ruolo organico del Genio Civile nei limiti d'annue lire 200,000. E tale ampliamento essendo reso necessario dallo sviluppo che la Legge 18 giugno 1899 ha voluto provvidamente dare alle opere di bonifica, è sembrato giusto al Ministero di proporre che alla maggiore spesa si faccia fronte col fondo di riserva per esse assegnato. A questo proposito, nel disegno di legge, si sarebbe disposto che nel ruolo organico del personale del Real Corpo del Genio Civile siano introdotte, a decorrere dal 1° luglio 1902, le seguenti modificazioni in aumento per poter provvedere alla esecuzione delle opere di bonifica contemplate dal disegno di legge stesso e dalla Legge 22 marzo 1900, n. 195 (testo unico):

1) 10 posti d'ingegnere di 2ª classe con lo stipendio annuo di L. 3500	» 35,000
2) 10 posti d'ingegnere di 3ª classe con lo stipendio annuo di L. 3000	» 30,000
3) 30 posti d'aiutante di 2ª classe con lo stipendio annuo di L. 2400	» 72,000
4) 35 posti d'aiutante di 3ª classe con lo stipendio annuo di L. 1800	» 63.000
Totale	L. 200.000

La Commissione parlamentare, incaricata di riferire sul disegno di legge, è composta degli onorevoli: Romanin-Jacour, Mezzanotte, Pini, Mauri, Cimorelli, Tedesco, Bergamasco, Melli e Cerro. Ne è relatore l'on. Tedesco.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Gara aperta*).

La Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo ha indetto pel giorno 10 luglio p. v. una gara per la fornitura di n. 400 copertoni idrofughi per carri da merci.

Si avverte che per concorrere alla gara è necessario essere invitato, e che quelle Ditte nazionali che vi saranno ammesse riceveranno il Capitolato contenente tutte le condizioni, fra cui quella della presentazione, non più tardi del giorno 28 corrente, dei campioni della tela.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Gara aperta*).

La Società esercente la Rete Adriatica ha diramato gl'inviti alla gara per la provvista e l'impianto di un motore elettrico da 16 HP nelle Officine di Firenze. Le offerte dovranno essere presentate il 26 corrente, e l'apertura di esse avrà luogo il 27 successivo alle ore 14 1/2 presso quella Direzione Generale.

(*Gara aggiudicata provvisoriamente*).

Presso la Direzione Generale della Società stessa ha avuto luogo la gara per l'appalto dell'impianto di una condotta d'acqua per la stazione di Pontebba. Delle venti Ditte ammesse alla gara, soltanto la Ditta Italico Leoncini ha presentato l'offerta di ribasso in L. 14.40 0/0, rimanendo provvisoriamente aggiudicataria dell'appalto.

><

Sentenze di Cassazione, Corti d'appello, ecc.

La Cassazione di Torino, in materia di cessione di credito verso lo Stato, ha sentenziato quanto segue: « Perchè la cessione di credito verso uno qualunque dei vari rami dell'amministrazione dello Stato sia efficace, è sempre necessario che essa sia notificata al Direttore generale del Tesoro in conformità delle disposizioni della legge e del regolamento sulla contabilità dello Stato. Tale inefficacia può essere opposta dal terzo che dalla cessione rimanga leso ai termini dell'art. 1539 del codice civile ».

— In materia di *espropriazione per pubblica utilità*, la Cassazione di Napoli ha giudicato quanto segue: « Il pretore è incompetente a giudicare della opposizione fatta dal proprietario di un fondo da espropriare alla stima compilata dal perito delegato dal Tribunale, anche se la indennità pretesa non ecceda i limiti della competenza pretoria ».

><

Onorificenze.

Su proposta di S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici, S. M. il Re ha concesso le seguenti onorificenze:

A commendatore nell'Ordine della Corona d'Italia, i signori: Bracco cav. ing. Emanuele, R. ispettore-capo delle Strade Ferrate, Direttore di Divisione all'Amministrazione Centrale; Marchiano cav. ing. Domenico, R. ispettore-capo delle Strade Ferrate, Direttore di Divisione nell'Amministrazione Centrale;

A cavalieri nell'Ordine medesimo, i signori: Soleri ing. Carlo Michele e Soccorsi ing. Ludovico, RR. sotto-ispettori delle Strade Ferrate;

A uffiziale nell'Ordine dei SS. Maurizio e Lazzaro, i signori: Rodini barone cav. ing. Severino, R. ispettore-capo delle Strade Ferrate, Direttore di Divisione all'Amministrazione Centrale; Capello cav. ing. Vincenzo, R. ispettore delle Strade Ferrate.

><

Pensione Mauriziana all'ispettore comm. Longhi.

S. M. il Re ha poi concessa la Pensione Mauriziana al signor comm. Vincenzo Longhi, R. Ispettore Superiore delle Strade, capo del personale nell'Amministrazione Centrale.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Migliorie nella distribuzione dei locali del piano terreno del fabbricato viaggiatori della stazione di Certaldo, L. 1040.

Consolidamento dei pennelli in sponda sinistra del Po, a monte del ponte ad uso comune presso Valenza, sulla linea Alessandria-Arona, L. 63.700.

Demolizione del casello 43 al km. 46.579 e sua ricostruzione al km. 46.641 della linea Savona-Bra, lire 2300.

Ampliamento del caffè-buffet della stazione di Gallarate, L. 5540.

Sistemazione del ponte obliquo sul fosso Val di Seste, al km. 176.150 della linea Chiusi-Empoli, fra le stazioni di Chianciano e di Montepulciano, L. 28,400, di cui L. 14,000 per opere murarie e L. 3500 per opere in ferro da appaltarsi.

Impianto di una gru fissa da pesi, della portata di 6 tonnellate, nella stazione di Musocco, L. 5130.

Rete Adriatica:

Applicazione dell'illuminazione elettrica a 100 veicoli e passaggio degli apparecchi a gas da 81 di essi ad altri 94 veicoli, L. 304,648.

Risanamento della massicciata sui tratti della linea Padova-Pontelagoscuro, fra i chilometri 20.435-21.824 e 28.666-31.250, L. 25,500, di cui L. 4700 per la fornitura della ghiaia da appaltarsi.

Consolidamento della falda in frana a monte del rilevato ferroviario fra i km. 13.344 e 13.414 della linea Bologna-Otranto, L. 14,400.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Lavori di ripristino e di consolidamento del pennello in buzzoni, in sponda destra del Tanaro presso Alba, sulla linea Cantalupo-Cavallermaggiore, L. 610.

Sostituzione con altra da 6 tonnellate della gru da 3 tonnellate esistente nella stazione di Borgio Verezzi, sulla linea Sampierdarena-Ventimiglia, L. 5140.

Impianto di un pozzo tubolare in ferro nella stazione di Giarole, sulla linea Valenza-Vercelli, L. 90.

Rete Adriatica:

Prolungamento della scogliera esistente alla sponda destra del fiume Topino, fra i km. 174.643 e 174.648 della linea Orte-Falconara. L. 1060.

Impianto dell'illuminazione elettrica nella stazione di Montecatini, L. 750.

Costruzione di loggette esterne ed applicazione di reti metalliche nelle finestre e nelle porte d'ingresso, a difesa contro le zanzare, nelle case cantoniere ai chilometri 3.445, 4.944, 13.688, 14.741, 17.842 e 18.840 della linea Colico-Chiavenna, ed al km. 5.150 della linea Colico-Sondrio, L. 3710.

Consolidamento dell'armamento sul ponte a travata metallica sul fiume Piave al km. 31.177 della linea Mestre-Portogruaro, ed aggiunta di due calastrelli alla travata metallica in opera al sottovia sulla strada di San Michele, al km. 16.542 della linea stessa, L. 2040.

Rete Sicula:

Lavori per riparare i danni prodotti da mareggiate al tratto di ferrovia nella località « Contesse », fra i chilometri 331.141 e 331.800, e nella spiaggia di Tremestieri fra i km. 339.740 e 339.860 della linea Messina-Catania-Siracusa, L. 70,000.

Sgombro della linea Messina-Catania dagl'interramenti prodotti dal torrente Linera nella stazione di Mangano, L. 4500.

Riparazione dei guasti cagionati alla ferrovia dall'alluvione del fiume Simeto fra le stazioni di Bicocca e Passomartino, fra Stella e Simeto e fra le stazioni di Sterro e Gerbini ed al chilometro 207.478 presso Sterro, sulle linee Bicocca-Caldare e Messina-Siracusa, L. 17,800.

><

Riduzioni di viaggi per la cura degli scrofolosi poveri.

Il giorno 12 del corrente mese, alle 4 pom., ebbe luogo presso il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate un convegno fra i rappresentanti dell'Ispettorato medesimo, delle Società ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico, e dei Comitati per la cura degli scrofolosi poveri.

Si tratta di una conferenza per giungere, se possibile, ad un'intesa definitiva sulle modalità d'applicazione della concessione speciale X, che riguarda appunto i viaggi in ferrovia degli scrofolosi indigenti inviati alla cura marina mediante l'opera di benemeriti Comitati. Di questa faccenda se ne è anche parlato alla Camera in seguito ad apposita interrogazione presentata dall'on. Rava.

Per quel che ne sappiamo, le Società preindicate si sono mostrate sempre ben disposte a facilitare l'opera benefica dei Comitati, non ostante che la precisa *dizione* della concessione non si presti ad una larga interpretazione; ma i Comitati vorrebbero qualche cosa di più, e noi crediamo che anche in questo le Società si mostreranno arrendevoli, essendo esse animate dalle migliori disposizioni.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

In una vertenza fra il Comune di Sersale ed il Ministero dei Lavori Pubblici (Direzione Generale dei ponti e strade) riguardante materia di *strade comunali obbligatorie*, la quarta Sezione del Consiglio di Stato ha preso la seguente decisione:

« Gli impegni assunti per la costruzione di strade obbligatorie, sia madiante contratti, sia per espropriazioni, sia in qualunque altra forma legale, costituiscono debiti del Comune, ai quali mancando il fondo speciale per la sopravvenuta Legge del 19 luglio 1894, esso deve far fronte con tutte le risorse del suo bilancio, e che possono quindi formare oggetto di iscrizione di ufficio in bilancio. Nè la posizione muta pel fatto che le strade siano state costruite d'ufficio, perchè in tal caso il Prefetto ha contrattato in nome e per conto del Comune, e lo ha obbligato per la quota di spesa di sua competenza. Non può il Comune sottrarsi a tale obbiigo asserendo che il Prefetto abbia insufficientemente tutelato i suoi interessi, o che negli atti di espropriazione non siano state osservate le formalità di bollo, di registro o di trascrizione ».

— In una questione, riguardante *Consorzi stradali*, vertente fra i Comuni di Radicena e Jatrinoli e la Dire-

zione Generale dei Ponti e Strade (Ministero Lavori Pubblici), la seconda Sezione del Consiglio di Stato ha dato il seguente parere: — « Poichè lo scopo della costituzione di un Consorzio è la costruzione di un'opera, non già quello di ripartire spese precedentemente eseguite, non è ammissibile la pretesa di un Comune consorziato che siano poste a carico degli altri le spese da esso sostenute per la costruzione della strada prima che fosse costituito il Consorzio. Nè a derogare a tale massima induce il fatto che il Comune sia stato costretto ad iniziare i lavori per ingiunzione del Prefetto, o che questi abbia fatto sperare che la spesa sarebbe stata rimborsata. In ogni modo è sempre salvo il diritto al Comune di ricorrere alla autorità giudiziaria qualora ritenga che, con la deliberazione costitutiva del Consorzio, gli interessati si siano assunti l'obbligo di contribuire in tali spese ».

— La stessa sezione del Consiglio di Stato, sul medesimo argomento dei *Consorzi stradali*, ha emesso il seguente parere in una vertenza del Consorzio Roccavaldina-Monforte San Giorgio colla Direzione Generale dei Ponti e Strade (Ministero dei Lavori Pubblici): — « Non è ammissibile la costituzione di un consorzio obbligatorio per la *manutenzione e sistemazione di una strada* non ancora esistente, in quanto sia stato costruito il tronco scorrente nel territorio del Comune promotore del Consorzio; ma non quello sul territorio del Comune chiamato a concorso ».

><

Congresso delle ferrovie di interesse locale.

Ieri ebbe luogo a Ferrara il Congresso delle ferrovie di interesse locale, da noi preannunziato, che ha deliberato di chiedere al Governo l'estensione alle Ferrovie assegnate all'industria privata, le concessioni fatte alle grandi reti per l'esercizio economico a traffico limitato.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

È in esame presso il Ministero dei Lavori Pubblici una proposta presentata dall'Adriatica, d'accordo colla Mediterranea e colla Sicula, per un'aggiunta all'allegato n. 10 alle tariffe. L'aggiunta è del seguente tenore: « Le spedizioni a vagone completo di merci miste sono considerate, agli effetti del trasporto, come caricabili in vagoni aperti, se il carico complessivo è costituito da più del 20 0[0 di merci che la ferrovia ha facoltà di trasportare in vagoni aperti.

« Qualora però nei casi in cui il peso minimo per vagone può essere raggiunto col carico misto delle merci appartenenti a diverse serie di una stessa tariffa speciale o locale, ricorra l'applicazione delle tasse in base alla serie più elevata delle merci stesse, perchè il mittente non ne ha indicati i pesi distinti, e la merce tassata appartiene a quelle da trasportarsi in vagoni chiusi, la intera spedizione è considerata come da trasportarsi in tali carri ».

Scopo della proposta suindicata è quello di colmare una lacuna nelle vigenti tariffe e condizioni valevoli per i trasporti in servizio interno italiano, disponendo, come si pratica pel servizio internazionale, che per i trasporti dei quali trattasi, l'esonero dal pagamento del nolo copertoni viene accordato solo nel caso che il carico complessivo sia costituito da almeno l'80 0[0 di merce che si debba trasportare in carri chiusi.

— Il Ministro dei Lavori Pubblici, di accordo cogli altri Ministri interessati, ha approvato le seguenti proposte della Società esercente la rete Adriatica:

1) Concessione alla Ditta Angelo Valiani e Figli di eseguire col treno 5 le proprie spedizioni di carni fresche, polli morti, asparagi ed altre merci deperibili, del peso di chilogrammi 750 per spedizione e di chilogrammi 75 per collo, da Pistoia, Pieve Monsummano e Pescia per Roma, mediante pagamento della sopratassa del 50 0[0;

2) Concessione alla Ditta Innocente Mangili di trasportare 34 locomotive, circolanti sulle proprie ruote, seguendo il percorso Milano, P. G.-Cormons-transito in destinazione della Rumania, col ribasso del 25 0[0 sui prezzi normali di tariffa;

3) Rinnovazione per un altro anno, alle stesse condizioni, ma con riduzione del quantitativo d'impegno a 2000 tonnellate, della concessione accordata alla Ditta Luigi Bonora e Comp. per trasporti di Carbon fossile da Venezia a Ferrara;

4) Concessione alla Ditta Bortolo Lazzaris di effettuare i suoi trasporti di legname dall'Austria alle condizioni stabilite colla Ditta Giovanni Ermolli colla sola differenza che la stazione di appoggio e di cernita dei legnami invece che quella per la Carnia sarà Spresiano. Alla concessione, la quale avrà la durata di un anno, e sarà subordinata alla effettuazione di un traffico minimo di 1000 tonnellate, sono ammessi oltre ai trasporti via Pontebba anche quelli via Cormons;

5) Concessione alla Ditta G. C. Meiss di Milano di effettuare a G. V. il trasporto (via Peri) di sete e seterie (compresi anche i tessuti misti di seta ed altre materie) e di cascami di seta filati, da Lecco e da Milano-Centrale a Vienna al prezzo di franchi 23, di cui L. 7.62 di spettanza delle ferrovie italiane. La Ditta si è obblgata ad un traffico minimo di 150 tonn. all'anno, e la concessione avrà la validità di tre anni con facoltà alle parti di disdirla di anno in anno mediante preavviso di due mesi dalla scadenza dei primi due anni.

— La Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici una proposta di modificazione alle tariffe, relativa al trasporto a carro completo in servizio interno delle piante e piantoni fruttiferi ed ornamentali.

Con questo provvedimento viene ad essere assecondato un giusto desiderio degli agricoltori e dei commercianti del genere, imperocchè con esso si viene a colmare una lacuna esistente in tariffa pel servizio interno della Rete Sicula, stabilendosi una tariffa analoga a quella in vigore per il trasporto delle piante fruttifere in servizio cumulativo (tariffa 108, serie *B*) e con basi alquanto più ridotte e perciò più convenienti.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Livorno-Cecina. — Fra il Ministero dei Lavori Pubblici e quello del Tesoro pendono trattative per ottenere che questo aderisca al concorso chilometrico di L. 5000 per la ferrovia Livorno-Cecina. Quanto all'altro tronco Viareggio-Livorno, che farebbe concorrenza a un tronco già esistente, pare che il Governo, non pur alieno dal dare la concessione, non sembra disposto a concedere alcun sussidio. Ora con un sussidio di L. 5000 pei due tronchi, la costruzione della ferrovia Viareggio-Livorno-Cecina sarebbe facile, mentre si assicura non sarebbe possibile se limitato solo al tronco Livorno-Cecina, dove sono varie opere d'arte di non piccolo costo.

Ferrovia Viareggio-Livorno-Cecina. — Nei giorni scorsi si è tenuto a Livorno un altro grande Comizio, promosso da quel Comitato popolare, a favore della progettata ferrovia Viareggio-Livorno-Cecina. Fu votato per acclamazione un ordine del giorno invocante la sollecita

attuazione dell'intero tronco, col sussidio chilometrico governativo, e non del solo tronco Livorno-Vada.

Ferrovia Bari-Matera. — I Sindaci di Bitonto, di Palo e di Toritto si sono recati in Roma per patrocinare presso l'on. Ministro dei Lavori Pubblici una variante alla progettata linea Bari-Matera. La Relazione dell'ingegnere Donora, autore del progetto, pone in rilievo gli argomenti in favore del tracciato per Bitonto, Palo, Toritto, Altamura. Primieramente rilevansi le condizioni tecniche, giacchè non si avrebbero curve, si attraverserebbero terreni solidi e si diminuirebbe il percorso. Poi vi sono le ragioni economiche. Le popolazioni di Bitonto, Palo e Toritto formano ben 52,930 abitanti, e il detto tracciato interessa paesi vicini che rappresentano oltre 300,000 abitanti. Per l'estensione del territorio, Bitonto, Palo e Tirotto formano ettari 30,650, coltivati per la maggior parte ad olivi, mandorle ed ortaggi. Bitonto da sola produce più di ottantamila quintali d'olio all'anno, avendo circa 300 frantoi. In Bitonto, Palo e Toritto i cereali si coltivano pochissimo, mentre se ne fa gran consumo; quindi il vantaggio per Altamura, Gravina e Matera, che ne producono per la maggior parte e che perderebbero di molto allacciandosi con paesi di minore importanza.

Ferrovia Affi-Garda. — Entro il mese corrente sarà presentato dall'ing. cav. Comis al Governo il progetto dettagliato di questa ferrovia, la cui costruzione fu già approvata, come riferimmo a suo tempo. La linea si stacca dal binario attuale alla stazione Affi, costeggia il monte di Cavaion e scende a Bardolino ed infine a Garda, seguendo la riva del lago. Le stazioni saranno quattro: Cavaion, Calmasino, Bardolino e Garda.

Ferrovia Forlì-Arezzo. — Il Comitato costituitosi a Forlì per patrocinare, invece della direttissima Bologna-Firenze, una linea di raccordo Forlì-Arezzo, prosegue nel lavoro di propaganda, mettendo in evidenza i vantaggi che presenta il tracciato attraversando non difficili valichi alpini e toccando plaghe e paesi ora tenuti fuori.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 31 maggio 1902.* — Nella decade 21-31 maggio 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 4,004,920.80, con un aumento di lire 198,498.72 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 31 maggio 1902 si ragguaglia a L. 51,273,411.31, e presenta un aumento di lire 3,544,090 33 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1901 al 31 maggio 1902.* — Nella decade 21-31 maggio 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 339,605, e presentano un aumento di L. 5718 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1901 al 31 maggio 1902 ammontano a L. 11,432,615, con un aumento di L. 147,253 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Riscatto della ferrovia Giura-Sempione.* — I delegati dei Cantoni interessati al riscatto della Compagnia Giura-Sempione tennero questa mattina una nuova adunanza a Berna. Essi decisero di proporre ai loro rispettivi Governi di preparare una dichiarazione portante che i Cantoni interessati nel riscatto della Giura-Sempione non possono accettare le proposte del Consiglio federale prima di conoscere il risultato dei processi in corso.

Questi processi sono quelli intentati alla Compagnia Giura-Sempione dal signor Parcus, dalla Banca di Darmstadt e quello dei finanzieri ginevrini.

Una nota pubblicata dal *Bund* i Cantoni sussidianti l'impresa della ferrovia Giura-Sempione, avrebbero risolto di aderire alla convenzione per la cessione in via amichevole della Compagnia della ferrovia Giura-Sempione alla Confederazione. Alcuni di questi Cantoni hanno già mandato la loro adesione, gli altri seguiranno certamente. Rimane sempre la riserva, formulata dalla Direzione stessa della ferrovia, circa l'esito del processo colla Banca di Darmstadt. Questo processo è pendente davanti al Tribunale federale e lo scambio degli allegati è oramai già terminato, per cui in autunno potrà seguire la sentenza. Dall'esito di questo processo dipenderà anche quello del processo intentato alla Società dai possessori di buoni di godimento.

— *Ferrovia del Pilato.* — Da gennaio a maggio questa ferrovia trasportò 2153 persone contro 4196 nello stesso periodo di tempo del 1901, e fece un incasso totale di fr. 15,516.09 contro fr. 31,476.30.

Ferrovie Germaniche. — *Tramvie municipali di Monaco.* — Secondo il *Verordnungsblatt* austriaco, la municipalizzazione dei tramways di Monaco non avrebbe dato risultati molto brillanti. L'adozione della tariffa uniforme di 10 pfenny sulle tramvie elettriche di questa città avrebbe portato nel 1899-1900 l'utile netto a 157,000 marchi soltanto invece di 352.000 marchi per l'esercizio 1898-1899; questo utile netto pare d'altronde sparire e trasformarsi anche in un *deficit* reale (parlasi di 200,000 marchi) per l'esercizio in corso, in causa dell'estensione data alla rete.

La situazione ha allarmato il Municipio che dopo lunga discussione ha deciso in massima la soppressione della tariffa di 10 pf. e l'aumento del prezzo degli abbonamenti.

Ferrovie Abissine. — *Ferrovia Berber-Harrar.* — Il Governo inglese ha preso in considerazione il progetto di costruzione della ferrovia da Berber all'Harrar.

Il percorso sarebbe di 350 km., e potendo la linea essere « leggera », si calcola che sarebbe sufficiente una spesa di 20 milioni di franchi.

Il Governo garantirebbe il 3 0/0 su tale somma.

Il momento sarebbe propizio. Menelik, in seguito a dissaccordi coi costruttori della linea di Gibuti, essendosi mostrato favorevole al progetto inglese.

Ferrovia Pan-Americana. — La Legazione del Belgio a Washington trasmette al Ministero degli Esteri il rapporto del Comitato della ferrovia Pan-Americana alla conferenza del Messico.

Esso contiene dati interessanti sulle reti delle ferrovie di tutti gli Stati dell'America centrale e del Sud, e si rende conto dei lavori che bisognerebbe ancora eseguire per mettere tutti gli Stati delle due Americhe in comunicazione ferroviaria fra loro.

Il Comitato calcola che, per arrivare a questo risultato, restano ancora 5456 miglia (8730 km.) di linea da costruire e che la spesa totale si eleverebbe a 174 milioni di dollari.

I delegatti della conferenza del Messico hanno votato una mozione invitando gli Stati Uniti di prendere, d'accordo con i rappresentanti delle Repubbliche americane a Washington, le misure necessarie per far completare gli studi sui mezzi delle regioni che traverserà la ferrovia in progetto, sullo stato delle reti già esistenti e sui risultati economici che avrà per questi diversi paesi il compimento dell'impresa.

In esecuzione di ciò, una Commissione sarà inviata nell'America meridionale, e il Governo degli Stati Uniti ha deciso di aggiungervi due membri americani,

Nuove ferrovie in China. — Pare che un Sindacato americano, presieduto da Morgan, abbia chiesto al Governo chinese una concessione per la costruzione di una ferrovia da Pechino a Tchang kai-ken. Il suo capitale sarebbe di 1,500,000 taels.

Notizie Diverse

Tra Genova e Sampierdarena. — Da più tempo il Comune di Genova aveva domandato all'Autorità militare il consenso di aprire *in trincea* una grande arteria di comunicazione tra Genova e Sampierdarena attraverso lo sperone roccioso di San Benigno, la quale domanda era stata accolta dall'Autorità militare nel senso però che tale comunicazione fosse *in galleria*.

Avendo l'Amministrazione comunale insistito nel richiedere la trincea, si è riunito in questi giorni, sotto la presidenza dello stesso Ministro della Guerra e col concorso del capo di Stato Maggiore dell'esercito e degli ispettori d'artiglieria e del genio, una Commissione speciale, la quale ha ripreso in esame la quistione, che si collega alla difesa terrestre della piazza di Genova.

La Commissione non ha potuto che mantenere il primitivo deliberato, e cioè che la comunicazione richiesta, insino a tanto che non sarà abolita la sovrastante cinta fortificata, non possa farsi che in galleria, alla quale si concede che possa venire assegnata la minima lunghezza possibile.

L'acquedotto di Brescia. — Domenica scorsa si fece l'inaugurazione del nuovo acquedotto di Brescia. L'acqua è derivata dall'antica e rinomata fonte di Mompiano, posta a 4 chilometri circa dalla città. Il canale che la conduce a Brescia è lungo m. 3800; formato da tubi di cemento armato di diametro interno di un metro, con una parete dello spessore di cm. 20, compresi 2 di cemento Portland puro; in tutto il suo percorso sta a parecchi metri sotto terra e trasporta l'acqua in condotta forzata fino al serbatoio.

Il serbatoio ha del maestoso, dell'imponente; ha una capacità di 6000 mc., misura sui lati m. 46 su 50 e l'acqua vi si raccoglie in una massa alta 3 metri.

Consorzio tra le Società tramviarie della provincia di Milano. — Si è costituito a Milano un Consorzio tra le Società tramviarie di quella provincia con uno statuto, che si riassume nell'art. 1°.

Art. 1. — È costituito il Consorzio tra le Società ed industriali esercenti le ferrovie e le tramvie della provincia di Milano e delle provincie adiacenti cogli scopi seguenti:

a) Promuovere un Sindacato per l'assicurazione degli agenti contro gli infortuni sul lavoro e la formazione di istituzioni di previdenza per il loro avvenire;

b) tutelare gli interessi dei consorziati provvedendo all'equa soluzione di ogni divergenza fra essi e gli agenti rispettivi;

c) Difendere solidariamente gl'interessi equi dei consorziati da imposizioni restrittive e gravose nella libera condotta degli esercizi, provengano esse sia da eccessi di autorità, sia da coalizione di agenti — come scioperi o simili mezzi — sia da terzi, comunque;

d) Formare e mantenere un fondo comune pel conseguimento degli scopi anzidetti.

Un importante concorso ferroviario. — La *Verein Deutuscher Maschinen Ingenieure* (la società degli ingegneri meccanici tedeschi) di Berlino, ha bandito un concorso a premi per il progetto di un treno ferroviario completo perfezionato.

La locomotiva a vapore di quel treno deve poter rimorchiare un carico di 180 tonnellate con una velocità che varii dai 120 ai 150 chilometri all'ora.

Il suo *tender* deve contenere tanto carbone che basti a fare, di seguito, un tragitto di tre ore.

L'acqua si prenderà, strada facendo, da serbatoi distanti 120 chilometri l'uno dall'altro.

La ventilazione, il riscaldamento e la illuminazione dei vagoni dovranno studiarsi con la massima cura.

Il materiale dovrà presentare le maggiori garanzie di sicurezza anche quando il treno abbia la velocità di 150 chilometri all'ora.

Saranno conferiti tre premi: uno di 6250 franchi, uno di 3750 franchi ed uno di 2500 franchi ai tre migliori progetti compilati in conformità alle regole imposte dall'Unione tecnica delle ferrovie tedesche.

Il concorso si chiuderà il 1° dicembre 1902.

Automobili elettrici Edison. — Un telegramma da New-York al *Daily Mail* annunzia che una nuova invenzione di Edison avrà l'effetto di rivoluzionare il sistema dei moto-cars, sostituendo l'elettricità al petrolio ed allo spirito.

Il problema da risolvere era la costruzione di batterie elettriche leggiere e a buon mercato. L'Edison è riuscito a trovare la soluzione. Interrogato in proposito da un intervistatore, egli ha detto: « In quasi tutte le batterie ora usate, nella soluzione si adopera del piombo, che le rende estremamente pesanti. Nessuno dei motori finora costrutti può percorrere oltre 60 km. senza essere ricaricato, e la operazione prende parecchie ore.

« La mia batteria è composta di piccole lamine d'acciaio e di nikel, sospese in una soluzione alcalina. Essa è presso a poco della dimensione di quelle ora in uso; ma la maggiore leggerezza dei metalli rende possibile di ricavare un cavallo di forza per ogni 25 chili di peso.

« Un motore fornito delle mie batterie può percorrere 160 km. senza essere ricaricato; e l'operazione di ricarica è semplice e rapida. L'uso non la danneggia; una batteria può sopravvivere alla carrozza. Il costo di ciascuna batteria corrisponde presso a poco a quello del petrolio: ma un grande risparmio si farà, non essendovi dispersione della forza prodotta ».

Gli esperimenti fatti in questi giorni a New-York hanno dato splendidi risultati. Prima però di portare la sua invenzione sul mercato, Edison intende di fare una gran prova con 5 automobili, facendoli percorrere una distanza di cinquemila miglia.

Esposizione campionaria di sostanze alimentari in Ascoli Piceno. — Questa Mostra si terrà il 15 del mese corrente in Ascoli Piceno e durerà quindici giorni. Le Ditte che volessero concorrere possono rivolgersi a questo R. Museo Commerciale.

Esposizione internazionale ad Atene. — Sarà la prima che avrà luogo in Oriente, e si terrà nel prossimo settembre.

Questo R. Museo fornirà le opportune istruzioni a chi ne farà richiesta.

Mostra internazionale di macchine ed attrezzi agrari in Avellino. — Questa Mostra avrà luogo in Avellino nel prossimo agosto, e presso questo Regio Museo è visibile il programma di essa col relativo regolamento. S'accettano domande di ammissione sino al 30 corrente giugno.

Il commercio in Siberia. — *Rapporto della Regia Ambasciata d'Italia in Washington.* — Nella *Review of the world's commerce*, 1901, pubblicata dal Dipartimento di Stato di Washington, sonvi alcune notizie concernenti la Siberia e le opportunità commerciali che offre attualmente quel paese. Data la scarsa conoscenza che in generale si ha delle condizioni economiche di quella immensa regione, non è fuori di luogo riassumere qui appresso dette notizie.

Il mercante siberiano rassomiglia molto al russo, di cui segue presso a poco i metodi; esso è però più intelligente, energico ed intraprendente.

Fino a questi ultimi tempi, la regione situata attorno al lago Baikal ritirava i prodotti, di cui abbisognava, quasi esclusivamente dalla Russia; l'apertura della grande ferrovia transiberiana ha modificato questo stato di cose. La Siberia rimane ancora dipendente dalla madre patria, ma, per effetto della nuova ferrovia, la sua ricchezza, e quindi il suo consumo e con esso la richiesta di prodotti dall'estero, aumenterà notevolmente. Per il che la Siberia offre un buon mercato per quelle nazioni che sapranno farsi avanti.

Non sono naturalmente gli articoli di lusso quelli più richiesti in un paese dove la popolazione è, in massima parte, agricola e seminomade, e dove i dazi e le spese di trasporto sono elevatissimi; per molti anni ancora la richiesta di questi articoli sarà assai limitata. In Tomsk ed Irkutsk si potrebbero però profittevolmente importare piccole quantità di vini e liquori, pesce conservato, frutta, vegetali, olii di oliva, articoli per toeletta e profumerie, porcellane e maioliche, seterie e lanerie, armi, libri, strumenti musicali e scientifici, orologi, ecc.

La Siberia orientale, e specialmente la regione dell'Amur, si trova nelle stesse condizioni del lago Baikal, essendo stata soppressa la libera entrata di molte merci che prima vi venivano importate, per via del Pacifico, dalla Cina, dal Giappone, dagli Stati Uniti e dalla Germania. Essendo questa regione meno popolata e meno produttiva, essa offre un mercato più ristretto.

Gli ostacoli principali che si oppongono al commercio colla Siberia, sono: la troppa lontananza del paese congiunta colla lentezza e scarsità delle vie di comunicazione, ed il fatto che la popolazione è troppo sparsa.

Il più efficace ed economico mezzo per potere iniziare commerci è quello di costituire un'associazione di negozianti o industriali, che stabilisca la sue agenzie a Tomsk o a Irkutsk. Gli agenti che si scelgono devono avere conoscenza della lingua russa. Le vendite devono essere fatte in moneta, pesi e misure russe. È necessario che tali agenzie dispongano di un deposito di merci sufficiente per soddisfare la probabile domanda da parte dei compratori. Raccomandabile è specialmente l'impianto di magazzini, dove le merci si possono vendere sia all'ingrosso che al minuto. I rappresentanti devono godere la fiducia completa dell'Associazione, deve essere lasciata a loro la piena iniziativa degli affari e mano libera nel condurli a termine.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Lavori e Forniture per Ferrovie.

Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Per impianto scogliera presso al ponte sul torrente Valvita, al km. 123.726 della Taranto-Reggio. Importo L. 7800. Tempo utile per la presentazione delle offerte sino al 25 giugno corr., ore 10.30.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 13 giugno). — Colla Ditta Arzelà Raffaele di S. Stefano Magra, per impianto della nuova stazione di Vicofertile (linea Parma-Spezia);

Colla Ditta Bocca Antonio di Vigevano, per consolidamento argini in sponda sinistra del Po, a monte del ponte ferroviario presso Valenza;

Colla Ditta Jenson e Nicholson di Londra, per fornitura di chilogr. 10,000 di vernice fina a pulire (Flatting);

Colle Officine Meccaniche di Milano, per fornitura di 16 cilindri motori del peso complessivo di kg. 15,000;

Colla Ditta Falchi Flaminio di Asciano, per sistemazione della parte sinistra della trincea del Pinsuti, ai km. 211.700-211.800 della Montepescali-Asciano;

Colla Ditta Bavona Giovanni di Montepescali, per completamento scogliera a difesa della testa murata del pennello ortogonale, al km. 232.171 della Montepescali-Asciano.

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Conco (Vicenza) (23 giugno, ore 9, secondo inc.). — Appalto dei lavori di costruzione della tratta di strada che dalla contrada Miozze o Polesine si allaccia alla strada di Santa Caterina. Importo L. 22,000, dep. provv. L. 800. Fatali 10 luglio, ore 12. Cauz. L. 2200. Consegna lavori 200 giorni.

Municipio di Licodia Eubea (Catania) (23 giugno, ore 12, miglioramento di ventesimo). — Appalto dei lavori di basolamento in pietra lavica lateralmente alla via Umberto I, e sistemazione della via Canali, provv. agg. al sig. Comiglione Pietro, domic. a Licodia Eubea, col ribasso di L. 200 su L. 25,210.

Municipio di Oderzo (Treviso) (23 giugno, ore 9). — Appalto dei lavori di costruzione del nuovo macello comunale per complessive L. 15,241.83, ivi non comprese L. 400 per una gru pel sollevamento degli animali e L. 1000 per una pompa e distribuzione d'acqua. Dep. provv. L. 500 e L. 300 per spese. Cauz. L. 1500. Fatali dopo 15 giorni.

Amministrazione provinciale di Caserta (23 giugno, ore 11, secondo inc.). — Appalto del mantenimento a cottimo per un quinquennio della strada provinciale di Piedimonte, secondo tratto, compreso tra la discesa di Gradillo e Piedimonte d'Alife, di m. 35,820, per annue L. 12,990. Dep. provv. L. 1500.

Municipio di Sezzè (Alessandria) (25 giugno, ore 9, un. def.). — Appalto dei lavori per la costruzione della strada comunale da Sezzè alla stazione omonima, per L. 19,881.69. Dep. provv. L. 1000 e L. 400 per spese. Ultimazione lavori 4 mesi.

Municipio di Omegna (Novara) (25 giugno, ore 11). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti alla costruzione del palazzo delle scuole, per L. 77,382. Consegna lavori un anno. Dep. provv. L. 3000. Cauz. L. 1000. Dep. spese L. 2000.

Ufficio Amministr. della Provincia di Novara (25 giugno, ore 11, secondo inc.). — Appalto dei lavori per la costruzione del tronco della strada provinciale Oleggio-Buronzo compreso tra l'abitato di Arbaro e quello di Cascine S. Giacomo. Importo L. 74,000. Fatali 25 giugno, ore 11. Docum. 14 giugno. Cauz. L. 5000.

R. Prefettura di Bologna (26 giugno, ore 10, un. def.). — Appalto dei lavori occorrenti all'ordinaria manutenzione delle sponde ed arginature del Canale Navile (Bologna), dei manufatti ed opere diverse annesse, durante il sessennio 1902-1908, per complessive lire 120,000. Documenti 20 giugno. Dep. provv. L. 1000. Cauz. metà canone annuo.

Direzione del Genio Militare di Napoli (26 giugno, ore 10). — Appalto dei lavori di ordinario mantenimento e miglioramento degli immobili destinati ad uso militare della R. Marina, che esistono ed esisteranno nel territorio dei Comuni di Napoli, Pozzuoli, Castellammare di Stabia e spiaggie corrispondenti, per L. 150,000, da eseguirsi nel triennio finanziario dal 1° luglio 1902 al 30 giugno 1905. Cauz. L. 15,000. Docum. 21 giugno.

Municipio di Torino (27 giugno, ore 14, un. def.). — Appalto delle opere relative alla costruzione di alcuni tratti di canali bianchi e di un tratto di condotta forzata in borgo Vanchiglia, per lire 61,000. Cauz. L. 6000. Deposito spese L. 2000. Consegna lavori 5 mesi.

Amministrazione provinciale di Calabria Ulteriore seconda (Catanzaro) (28 giugno, ore 11, un. def.). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del quarto tronco della strada comunale obbligatoria consortile « Sella-Muzzonetti-Savelli » tra l'abitato di Verzino e la sponda destra del torrente Senapiti, compreso il ponte in muratura sul torrente medesimo, di m. 8284, per lire 298,605.35. Dep. provv. L. 30,000. Dep. spese L. 2000. Consegna lavori 40 mesi. Cauz. L. 30,000.

Prefettura di Salerno (28 giugno, ore 10, un. def.). — Appalto dei lavori di sistemazione del Rivo Marna di m. 3650.80 nella bonifica dell'Agro Sarnese, per L. 131,000, di cui L. 58,100 a base d'asta. Consegna lavori 10 mesi. Dep. provv. L. 5000.

Municipio di Novoli (Lecco) (3 luglio, ore 12). — Appalto dei lavori di sistemazione delle vie denominate Cosma n. 1, 2 e 3 e per Salice, per L. 17,213.16. Deposito provv. L. 860. Fatali 3 luglio, ore 12.

Municipio di Montecodorisio (Chieti) (5 luglio, ore 10). — Appalto dei lavori per la costruzione di una condottura di acqua potabile con fontana ed abbeveratoi, per L. 15,789.42. Dep. provv. L. 1000. Cauz. decimo. Ultimazione lavori 8 mesi. Fatali 15 giorni dopo.

R. Prefettura di Venezia (5 luglio, ore 10). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti per l'esecuzione dei lavori e delle somministrazioni occorrenti alla manutenzione delle dighe del porto di Lido (Venezia) durante il sessennio 1902-1908, per complessive lire 624,000. Documenti 27 giugno. Deposito provv. L. 25,000. Fatali 11 luglio, ore 12.

R. Prefettura di Campobasso (7 luglio, ore 10, un. def.). — Appalto dei lavori e relative provviste occorrenti al completamento e consolidamento del terzo tronco della strada provinciale di 1ª serie n. 13, compreso fra il titolo di Lucitò e la Masseria Prentillo, di

m. 11,335.76, per complessive lire 265,000. Dep. provv. L. 10,000. Cauz. decimo. Documenti 27 giugno.

R. Prefettura di Cremona (9 luglio, ore 10, un. def.). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per il ricarico e il riordinal mento della difesa frontale in sinistra d'Oglio al froldo Pero de-Porto nel Comune di Isola Dovarese, di m. 720.60, per L. 51,732. Dep. provv. L. 2600. Consegna lavori 120 giorni.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione generale R. Arsenali di Spezia e Taranto (25 giugno, ore 11, secondo incanto). — Appalto della lavorazione di kg. 23,700 di ottone in fogli, in lestra ed in verghe, per complessive L. 9480. Risultati d'asta 28 giugno, ore 11. Fatali 21 luglio ore 12.

Direzione Artiglieria Polverificio di Fontanaliri (Caserta) (25 giugno, ore 10, un. def.). — Appalto della fornitura di litantrace grasso (per caldaie), tonn. 400, a L. 43, totale L. 17,200, deposito L. 1720, consegna 90 giorni.

Direzione generale R. Arsenale di Spezia (26 giugno, ore 12, miglioramento di ventesimo). — Appalto della fornitura alla R. Marina di materiali per la protezione metallica di condotture elettriche sulle R. Navi, per complessive L. 94,000, da consegnarsi nei Regi Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia e Taranto, provv. agg. col ribasso del 6 0[0.

Direzione generale R. Arsenali di Spezia, Napoli e Venezia (30 giugno, ore 11). — Appalto della fornitura di lamiere, di verghe in ferro e verghe profilate in ferro omogeneo zincato e verghe profilate in ferro non zincato, L. 29,018.87. Dep. L. 2902 in Tesoreria. Fatali 21 luglio, ore 11. Capitolato anche presso il Ministero della Marina, la Direzione arsenale di Taranto, gli Uffici tecnici della Marina in Genova e Terni e le principali Camere di Commercio.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

CONVOCAZIONI.

3 luglio, ore 10. — **Società Anonima della Strada ferrata Mortara-Vigevano.** — Assemblea generale ordinaria degli Azionisti. Relazioni, bilancio, nomine.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		Giugno 7	Giugno 14
Azioni Ferrovie Biella	L.	540	550
» » Mediterranee	»	448.50	445.50
» » Meridionali	»	652	654.50
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	»	398	398
» » » (2ª »)	»	380	380
» » Secondarie Sarde	»	225	225
» » Sicule.	»	666	666
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e			
» » Sicule *A. B. C. D.* . .	»	347	345.50
» » Cuneo 3 0[0	»	363	363
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1[2 % . .	»	100	99.50
» » Mediterranee 4 0[0 . .	»	501.50	501
» » Meridionali.	»	336.50	336
» » Palermo-Marsala-Trapani	»	322	320.50
» » » 2ª emiss. »		314	313.50
» » Sarde, serie *A*.	»	335	335
» » » serie *B*.	»	335	335
» » » 1879	»	335	335
» » Savona	»	362	362
» » Secondarie Sarde	»	508	510
» » Sicule 40[0 oro.	»	522.50	522.50
» » Tirreno	»	512	512
» » Vittorio Emanuele . . .	»	364	364

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1901-1902. — *Dal 21 al 31 Maggio 1902. — 33ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	**4760**	**4726**	+ **34**	**1028**	**1033**	— **5**
Media.	**4760**	**4730**	+ **30**	**1017**	**1030**	— **13**
Viaggiatori	1,715,709.12	1,581,485.46	+ 134,223.66	73,665.87	63,492.64	+ 10,173.23
Bagagli e cani. . . .	84,677.43	70,992.25	+ 13,685.18	1,899.20	1,241.97	+ 657.23
Merci a G.V. e P.V. acc.	378,019.46	398,483.80	— 20,464.34	11,606.90	12,532.90	— 926.00
Merci a P. V. . . .	2,366,218.26	2,244,407.00	+ 121,811.26	97,303.22	89,670.80	+ 7,632.42
TOTALE .	4,544,624.27	4,295,368.51	+ 249,255.76	184,475.19	166,938.31	+ 17,536.88
Prodotti *dal 1° Luglio 1901 al 31 Maggio 1902.*						
Viaggiatori	51,593,774 83	51,680,387.91	— 86,613.08	2,155,045.30	2,176,720.21	— 21,674.91
Bagagli e cani. . . .	2,623,981.55	2,662,813.91	— 38,832.36	53,899.31	55,911.62	— 2,012.31
Merci a G.V. e P. V. acc.	13,126,713.71	12,592,466.55	+ 534,247.16	446,187.60	425,522.60	+ 20,665.00
Merci a P. V. . . .	68,183,421.15	64,979,600.27	+ 3,203,820.88	2,600,412.04	2,459,740.01	+ 140,672.03
TOTALE .	135,527,891.24	131,915,268.64	+ 3,612,622.60	5,255,544.25	5,117,894.44	+ 137,649.81
Prodotto per chilometro.						
della decade	954.75	908.88	+ 45.87	179.45	161.61	+ 17.84
riassuntivo	28,472.25	27,889.06	+ 583.19	5,167.69	4,968.83	+ 198.86

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

33ª Decade — Dal 21 al 31 Maggio 1902

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
RETE PRINCIPALE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1902	111,740.00	1,996.00	20,495.00	128,665.00	1,854.00	264,750.00	618.00	428.00
1901	100,270.00	2,262.00	19,089.00	138,077.00	2,579.00	262,277.00	618.00	424.00
Differenze nel 1902	+ 11,470.00	— 266.00	+ 1,406.00	— 9,412.00	— 725.00	+ 2.473.00	»	+ 4.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1901 AL 31 MAGGIO 1902.								
1901-902	2,306.548.00	86,069.00	724,598.00	4.641,950.00	45,579.00	8,804,744.00	618.00	14,247.00
1900-901	3,235,428.00	81,260.00	726,435.00	4,642,578.00	51,565.00	8,737,201.00	618.00	14,138.00
Differenze nel 1901-902	+ 71,125.00	+ 4,869.00	— 1,837.00	— 628.00	— 5,986.00	+ 67,543.00	»	+ 109.00
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1902	34,834.00	784.00	9,433.00	22,822.00	121.00	67,994.00	482.00	141.00
1901	33,723.00	686.00	4,826.00	27,168.00	50.00	66,453.00	482.00	138.00
Differenze nel 1902	+ 1,111.00	+ 98.00	+ 4,607.00	— 4,346.00	+ 71.00	+ 1,541.00	»	+ 3.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1901 AL 31 MAGGIO 1902.								
1901-902	1,193,253.00	26,582.00	348,341.00	811,048.00	10,097.00	2,389.321.00	482.00	4,957.00
1900-901	1,140,439.00	23,941.00	316,438.00	851,558.00	10,735.00	2,343,111.00	482.00	4,861.00
Differenze nel 1901-902	+ 52,814.00	+ 2,641.00	+ 31,903.00	— 40,510.00	— 638.00	+ 46,210.00	»	+ 96.00
STRETTO DI MESSINA								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1902	3,817.00	132.00	723.00	2,189.00	»	6,861.00	23.00	298.00
1901	3,195.00	115.00	357.00	1,490.00	»	5,157.00	23.00	224.00
Differenze nel 1902	+ 622.00	+ 17.00	+ 366.00	+ 699.00	»	+ 1,704.00	»	+ 74.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1901 AL 31 MAGGIO 1902.								
1901-902	131,261.00	6,471.00	31,603.00	69.154.00	61.00	238,550.00	23.00	10,372.00
1900-901	117,369.00	4,342.00	23,814.00	59,915.00	61.00	205,501.00	23.00	8,934.00
Differenze nel 1901-902	+ 13,892.00	+ 2,129.00	+ 7,789.00	+ 9,239.00	»	+ 33,049.00	»	+ 1,438.00

Società Italiana per le Strade Ferrate della Sicilia

Società anonima — Sede in Roma — Capitale Lire 20,000,000 interamente versato. Ammortizzato per Lire 46,500

Pagamento della cedola n. 32 delle azioni.

Si notifica ai signori Azionisti che, a partire dal 28 giugno corrente, le sottoindicate Casse pagheranno contro consegna della cedola n. 32

la somma di lire 12.50 per azione

per acconto sugli utili dell'esercizio in corso a norma della deliberazione consigliare del 2 giugno 1902.

Roma, 10 giugno 1902. LA DIREZIONE GENERALE.

Palermo presso la Cassa centrale della Società — **Firenze** presso la Banca d'Italia, la Banca Commerciale Italiana, il Credito Italiano e la Cassa centrale della Società delle Strade Ferrate Meridionali — **Genova**, **Milano** e **Roma** presso la Banca d'Italia, la Banca Commerciale Italiana e il Credito Italiano — **Messina** presso la Banca d'Italia e la Banca di Messina — **Napoli** presso la Banca d'Italia, la Banca Commerciale Italiana e la Cassa della Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo — **Torino** presso la Banca d'Italia e il signor L. Marsaglia — **Alessandria, Ancona, Asti, Bari, Bologna, Cagliari, Catania, Livorno, Novara, Padova, Perugia, Porto Maurizio, Venezia, Vercelli, Verona** presso la Banca d'Italia — **Trieste** presso la filiale dello Stabilimento Austriaco di credito — **Francoforte s. M.** presso i signori D'Erlanger e figli — **Basilea** presso la Basler Handelsbank — **Londra** presso i signori P. P. Rodacanachi e C. — **Ginevra** e **Bruxelles** presso il Crédit Lyonnais.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (2) 1a classe	Londra (2) 2a classe	Parigi (3) 1a classe	Parigi (3) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Londra (4) validità	Parigi (5) 1a classe	Parigi (5) 2a classe	Parigi (5) validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne) .	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 65	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	-			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	.			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	.			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	-			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE							Treno lusso PENINSULAR-EXPRESS part. da Londra il venerdì
					(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	—	9 — a.	10 — a.	—	—	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	—	—		—	11 — a.	—		—
Douvres. . . . . . . —	—	11 06 a.		—	1 — p.	11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	—	12 31 p.		—	2 20 p.	12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	(F)	12 35 p.		—	2 24 p.	12 24 a.		12 24 a.
	W. R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 20 p.		—	3 — p.	1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 26 p.		—	3 06 p.	1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.		1 58 p.		—		2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.		1 59 p.		—		2 31 a.		
Folkestone . . . Par.			11 50 a.	—				
Boulogne (Buffet) Maritime o.E.oc. Arr.			1 30 p.	—				
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.			1 34 p.	—				
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.			2 20 p.	—				
Boulogne (Buffet) Central Arr.			2 25 p.	—				
Boulogne (Buffet) Central Par.			2 35 p.	—				
Amiens (Buffet) . Arr.		3 44 p.	4 10 p.	—	5 16 p.	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) . Par.		3 49 p.	4 15 p.	—	5 21 p.	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.	5 45 p.	5 50 p.	—	7 — p.	5 50 a.		
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	5 52 p.	—	7 42 p.	—	7 42 p.	7 03 a.		Per la grande cintura
Paris-PLM (Buff.) Arr.	6 32 p.	→	8 32 p.	—	8 32 p.	7 43 a.		
	1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)	1a 2a cl.	1a 2a cl.	Lusso (X)	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	10 20 p.	10 30 p.	1 35 p.	9 30 a.	2 — p.	
Dijon . . . . Arr.	12 20 p.	1 33 a.	2 40 a.	3 45 a.	5 38 p.	2 24 p.	7 15 p.	9 35 a.
Evian . . . . —	2 16 p.	10 45 a.	—	2 16 p.	—	—	—	—
Genève . . . . —	10 48 a.	6 57 a.	—	11 14 a.	—	10 45 p.	—	—
Le Fayet-St-Gervais (Chamonix). . . . —	8 31 p.	12 20 p.	—	8 — p.	—	—	—	1 — p.
Aix-les-Bains . . . . —	8 58 a.	6 02 a.	6 46 a.	1 54 p.	9 39 p.	8 51 p.	12 21 a.	1 42 p.
Chambéry. . . . . . —	9 32 a.	6 37 a.	7 10 a.	2 31 p.	9 59 p.	9 26 p.	12 45 a.	2 03 p.
Modane . . . . —	1 46 p.	—	9 57 a.	7 42 p.	12 29 a.	—	3 34 a.	4 55 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	18 55	—	14 22	4 55	—	—	8 20 a.	21 16
Torino. . . . . . . Par.	20 —	—	14 50	6 45	—	—	8 45	Sleeping-cars con Dining-car
Novara . . . . . . Arr.	21 56	—	16 47	9 14	—	—	10 55	
Milano . . . . . . Arr.	23 05	—	17 45	10 15	—	—	12 6	
Venezia . . . . . . Arr.	—	—	23 30	—	—	—	18 45	
Torino. . . . . . . Par.	20 05	—	15 —	5 25	—	—	8 40	
Genova . . . . . . Arr.	23 20	—	18 25	8 45	—	—	12 —	
San-Remo. . . —	5 45	—	23 33	—	—	—	16 44	
Pisa. . . . . —	3 20	—	23 25	12 35	—	—	17 —	
Firenze . . . . —	7 15	—	1 20	17 28	—	—	19 15	
Livorno. . . . —	5 36	—	0 7	15 5	—	—	18 —	
Roma . . . . —	10 10	—	7 —	19 15	—	—	23 43	
Napoli . . . . —	18 35	—	13 36	0 35	—	—	7 —	
Brindisi . . . . —	—	—	8 16	—	—	—	18 7	
Torino. . . . . . . Par.	20 05	—	—	—	—	—	8 40	21 30
Alessandria . . . . Arr.	21 32	—	—	—	—	—	10 13	22 59
Bologna . . . . —	2 31	—	—	—	—	—	14 50	3 01
Ancona . . . . —	7 13	—	—	—	—	—	23 —	6 40
Brindisi. . . . . —	21 48	—	—	—	—	—	10 59	17 20
Firenze . . . . —	6 34	—	—	—	—	—	18 3	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	13 10	—	—	—	—	—	23 25	
Napoli. . . . . . . Arr.	18 35	—	—	—	—	—	7 —	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . Par.	8 50	—	—	15 5	Lusso (X)	—	—
Roma . . . . —	14 30	—	—	23 10		—	—
Firenze . . . . —	21 10	—	—	6 10	—	—	—
Brindisi . . . . —	7 —	—	—	17 33	—	—	—
Ancona . . . . —	20 25	—	—	5 35	—	—	—
Bologna. . . . . . . —	1 35	—	—	10 30	—	10 30	—
Alessandria . . . . . —	7 15	—	14 20	17 10	—	21 55	—
Torino. . . . . . . Arr.	9 2	—	16 05	19 10	—	23 35	—
Brindisi . . . . . . Par.	—	—	18 35	—	—	9 42	—
Napoli. . . . . —	8 50	—	15 50	—	—	23 15	—
Roma . . . . —	14 50	—	21 —	—	14 20	8 15	—
Livorno . . . . —	21 6	—	2 —	8 30	19 25	13 15	—
Firenze . . . . —	19 35	—	21 5	7 15	17 30	12 10	—
Pisa. . . . . —	22 15	—	3 5	9 8	20 45	15 —	—
San Remo . . . —	18 32	—	1 45	8 9	—	14 15	—
Genova . . . . —	3 5	—	7 5	14 55	0 35	20 —	—
Torino. . . . . . . Arr.	7 —	—	10 25	19 10	4 50	23 35	—
Venezia . . . . . . Par.	—	—	—	8 45	—	14 —	—
Milano . . . . . . Par.	—	—	7 5	16 —	—	20 15	—
Novara . . . . —	—	—	8 7	17 1	—	21 15	—
Torino. . . . . . . Arr.	—	—	10 20	19 5	—	23 10	—
	(D)						
Torino. . . . . . . Par.	7 45	—	13 30	19 30	4 26	—	24 —
Modane (ora franc.) . —	11 35 a.	—	5 20 p.	10 10 p.	7 24 a.	—	3 20 a.
Chambéry . . . . . . —	3 — p.	—	8 38 p.	12 22 a.	9 35 a.	6 47 a.	5 57 a.
Aix-les-Bains . . . . —	3 44 p.	—	9 12 p.	12 04 a.	9 55 a.	7 22 a.	6 18 a.
Le Fayet-St-Gervais —	11 15 a.	—	4 15 p.	2 — p.	—	—	—
Evian . . . . . —	12 38 p.	—	5 32 p.	—	—	4 40 a.	—
Genève . . . . —	1 52 p.	—	8 02 p.	9 10 p.	—	5 52 a.	3 38 a.
	1a cl.						
Dijon . . . . —	12 4 a.	—	1 59 a.	5 9 a.	2 19 p.	1 23 p.	11 33 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	6 9 a.	—	6 38 a.	9 28 a.	6 41 p.	6 31 p.	5 15 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 12 a.		—	10 3 a.	—	6 47 p.	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	8 03 a.		—	10 52 a.	—	7 42 p.	
	1a 2a cl.	(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl.	Déjeun. 1a 2a cl. W.R(A)		Pranzo 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	8 40 a.	9 35 a.	10 30 a.	11 20 a.	—	9 — p.	
Amiens (Buffet) . Arr.	10 28 a.		12 mer.	12 52 p.	—	10 46 p.	
Amiens (Buffet) . Par.	10 33 a.		12 20 p.	12 57 p.	—	10 51 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	12 18 p.		1 50 p.		—		
Boulogne (Buffet) Central Par.	12 23 p.		1 53 p.		—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.			1 58 p.		—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.			2 12 p.		—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora E.oc. Par.			2 08 p.		—		
Folkestone . . . Par.			4 10 p.		—		
Boulogne-Tintelleries Arr.	12 07 p.				—	12 31 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.	12 09 p.				—	12 33 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.	12 45 p.			2 55 p.	—	1 12 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.	12 57 p.	1 15 p.		3 01 p.	—	1 21 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.	1 30 p.			3 19 p.	—	1 39 a.	
Calais Maritime ora Eur. occ. Par.	1 26 p.			3 15 p.	—	1 35 a.	
Douvres. . . . . . . —	3 05 p.			5 15 p.	—	3 40 a.	
Londres Victoria . Arr.	—			7 — p.	—	—	
Londres Ch.-Cross. Arr.	4 55 p.		5 50 p.	—	—	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3 classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant riservato ai viaggiatori di 1a classe. Non sono ammessi i viaggiatori di 2a classe se non pagano il supplemento dalla 2a alla 1a classe. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 10 30 ant. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Calais col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 11.20 ant. — (H) Questo treno partente da Parigi Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.30 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu): 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino. — (X) Dal 20 novembre al 9 gennaio i treni di lusso Parigi-Roma avranno luogo tre volte per settimana, cioè: il lunedì, mercoledì e venerdì in partenza da Parigi; martedì, giovedì e sabato in partenza da Modane. Dal 10 gennaio fino al 15 maggio tutti i giorni. Questo treno è composto di *wagons-lits* e di *restaurant*.

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato Lire 2,500,000)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.
Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.
Tettoie.
Ferrovie a dentiera e Funicolari.
Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.
Trasporti di forza motrice a distanza.
Illuminazione elettrica.
Ferrovie e Tramvie elettriche.
Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.

Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi ai sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Andrea Doria, n. 8, p. 1°.

GENOVA W. JESINGHAUS & C.ia

Palazzo Doria

ARMATORI

TRASPORTI INTERNAZIONALI

LINEA ITALO-SPAGNUOLA **Settimanale per Napoli, Marsiglia, Barcellona, Tarragona.**
LINEA ITALO-PORTOGHESE **Mensile per Gibilterra, Oporto, Lisbona, Setubal, Portimão, Cadice.**

I nostri vapori sono adatti al trasporto macchine sottocoperta (boccaporti m. 7 × m. 3).

Telegrammi: **Jesinghaus.** — Telefono 606. ABC A1 Lieber's Scott's Codes.

Ditta MACCHI, IZAR e C. di F.lli MACCHI e PASSONI

Via Carlo Farini, 27 - **MILANO** - (fuori P.a Garibaldi)

FABBRICAZIONE MECCANICA **Bolloni, ramponi e chiodi** per armamento di ferrovie e tramways e per costruzione di scambi e crociamenti, piattaforme, caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc., e specialità in bolloni tipo Ardennes. Impianto speciale per la fabbricazione di macchine utensili, come torni, trapani, limatrici, ecc.

Ernesto Reinach - MILANO

Via Lario, N. 90

OLIO PER MACCHINE

QUALITÀ SPECIALE PER LOCOMOBILI, PER VAGONCINI

GRASSO PER ROTABILI

FRANCESCO CASANOVA
Libraio di S. M. il Re d'Italia
TORINO - *Piazza Carignano* - **TORINO**

LUIGI LENCHANTIN

VIE E MEZZI DI COMUNICAZIONE

Vol. I. — **Strade Ferrate**
con quattordici tavole in nero ed a colori.
Vol. II. — **Strade Ordinarie**
Vie acquee - Telegrafia - Aerostatica ed Areonautica
con undici tavole in nero ed a colori.
2 vol. in-16° di pag. 603, L. **6.**

J. B. GIRARD

TRAITÉ PRATIQUE
DES MACHINES MARINES
Motrices des machines
auxiliaires des machines à pétrole et à gaz
2 grandi vol. in-16°
con numerose tavole, legati in tela, L. **33.**

SI CERCANO

Binari di servizio, Vagonetti e Locomotive di servizio a scartamento ridotto.

Rivolgere le offerte alla Direzione del Giornale.

TORINO, 1902 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 33.

ANNO XXXV. Sabato, 21 Giugno 1902 NUM. 25.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

SUL CONCORSO FINANZIARIO DELLO STATO
NEL CONSORZIO PEL PORTO DI GENOVA

Dall'autorevole nostro corrispondente di Genova riceviamo e pubblichiamo:

Le ultime notizie dicono che nella Commissione per l'autonomia del porto di Genova abbia finalmente trionfato il principio di una partecipazione del Consorzio agli introiti dovuti per tasse marittime.

Non vi è, ci sembra, una soluzione più irrazionale e più pericolosa di questa prescelta; pericolosa per il Governo, pericolosa per il porto di Genova, pericolosa per gli altri porti italiani. E di ciò ecco le ragioni:

È noto che la tassa d'ancoraggio (che forma la parte più importante delle tasse marittime), si paga generalmente nel porto dove la nave approda per la prima volta, e dà alla nave il diritto di ancorare in quel porto, ed in tutti gli altri porti italiani, per un periodo di 30 giorni, se la tassa è pagata per l'approdo, e per un anno intero se la tassa è pagata ad abbonamento. Quindi la tassa di ancoraggio non rappresenta sempre il correspettivo di un servigio prestato dal solo porto nel quale essa viene pagata, ma bensì quello dei servigi prestati da più porti d'Italia. Conseguentemente in linea di equità, nè questa tassa, nè le sue quote dovrebbero essere assegnate al porto che le riscuote, ma dovrebbe essere ripartita ai vari porti che sono chiamati a prestare i loro servigi, a correspettivo di essa.

Le riscossioni di questa tassa nei vari porti, sono oggi ben lungi dal corrispondere anche lontanamente ad un tale concetto di distribuzione, giacchè per ragioni, che veramente possono da un momento all'altro cambiare, queste tasse di ancoraggio vengono pagate a Genova in una misura molto più grande di quella che non corrisponderebbe ad un riparto proporzionato ai servigi che il porto rende alla navigazione.

Basta infatti osservare che mentre gli approdi in tutti i porti italiani ammontano in cifre tonde a 30,000,000 di tonnellate e quelli di Genova a 5,000,000 (cioè ad un sesto del totale); viceversa le tasse di ancoraggio riscosse in Italia ammontano a 7,000,000 di lire e quelle riscosse a Genova a 3,200,000 (cioè a poco meno della metà del totale) (1).

Come principio dunque non è giusto di tener conto a favore di Genova di tutte le tasse marittime riscosse nel suo porto. Ma anche dal punto di vista di Genova questa base non è conveniente.

Quali garanzie vi sono che queste condizioni privilegiate del suo porto debbano permanere e migliorare ancora? Chi ci dice che fra qualche anno le cose non siano tali che molti abbonamenti che si prendono oggi a Genova, non si prendano invece in altri porti italiani, e che le tasse marittime riscosse a Genova non diminuiscano d'un colpo di molte centinaia di migliaia di lire?

È evidente poi che una volta approvato il progetto di legge per l'autonomia del porto di Genova, non potrà rifiutarsi a nessun altro porto una simile concessione. Ed è del pari evidente che ogni altro porto richiedente l'applicazione di questa legge domanderà che venga attribuita ad esso una quota parte degli incassi per diritti marittimi che pagati o no in questo porto sono, in ogni modo, di sua pertinenza. Se il Governo rifiuterà, allora l'estensione del principio dell'autonomia sulle basi adottate per Genova sarà certo impossibile per l'altro porto; se accetterà, il Governo sarà costretto a dover pagare due volte il 40 per cento su di una buona parte delle tasse marittime; e di questo passo egli potrà esser costretto forse a pagare più di qnello che riscuote.

Ammesso poi che due porti ottengano l'autonomia sulle basi di quella che si vuol dare a Genova, noi vedremo nascere una concorrenza fra essi onde ottenere che le tasse marittime delle navi che frequentano i due porti siano piuttosto pagate in uno che nell'altro; una concorrenza destinata a creare inutilmente delle animosità e del danno ad ambidue.

Se il ragionamento che abbiamo fatto è giusto, non è dubbia la inopportunità della decisione che è stata presa

(1) Più precisamente, riferendosi all'esercizio 1900-1901 le tasse riscosse a Genova ammontano a 3,158,011.90 lire, di cui 1,296,148.85 pagate per abbonamento.

di assegnare il 40 per cento delle tasse marittime come concorso governativo alle spese del Consorzio del porto di Genova, e non è privo di pericolo per Genova l'accettare una partecipazione che ha la sua parte di alea e può avere degli strascichi di contestazioni e di attriti.

I lavori che si tratta di fare nel porto di Genova richiedono una spesa certa e determinata; altrettanto determinato e stabile deve essere il concorso dello Stato.

Imbarcarsi in un affare nel quale si sa quanto si spende ma non quanto si riscuote non è savio nè prudente.

L'unica soluzione razionale è il concorso dello Stato con un canone fisso.

IL NUOVO ORDINAMENTO
DEL PERSONALE FERROVIARIO DELLE TRE RETI

Pubblichiamo il Disegno di legge, preceduto dalla Relazione, presentato alla Camera nella seduta del 12 corrente dal Presidente del Consiglio, di concerto coi Ministri dei Lavori Pubblici, del Tesoro, delle Finanze, dell'Agricoltura, Industria e Commercio e delle Poste e Telegrafi, per il concorso dello Stato nella spesa occorrente per il nuovo ordinamento del personale delle Strade Ferrate delle Reti Mediterranea, Adriatica e Sicula pel periodo di tempo dal 1° gennaio 1902 al 30 giugno 1905, e relativi provvedimenti finanziari.

Signori!

Nelle tornate 14-15 marzo del corrente anno il Governo, nello esporre alla Camera i provvedimenti adottati e che proponevasi di adottare allo scopo di comporre, secondo che reclamavano ragioni di giustizia e di utilità pubblica, del personale la grave questione delle grandi Reti ferroviarie, manifestava il proposito di presentare un Disegno di legge informato al concetto dell'intervento diretto dello Stato nella spesa necessaria per migliorare le condizioni del personale suddetto.

Tale contributo dello Stato, giusta le dichiarazioni che in allora fece il Governo, era, in via di approssimazione, indicato in 14 milioni complessivamente per il periodo che ci separa dalla scadenza delle convenzioni, e, più precisamente, pel periodo dal 1° gennaio 1902 al 30 giugno 1905, nella ragione, cioè, di circa 4 milioni per anno. Il contributo medesimo doveva servire ad integrare la spesa che le Società erano disposte ad assumersi per il detto scopo e per l'eguale periodo di tempo, in un complessivo importo di milioni 8 e mezzo circa.

Giova, a questo punto, osservare, come le Società medesime, persuase della necessità di assecondare, entro limiti da esse ritenuti compatibili con le condizioni dei loro bilanci, le aspirazioni del rispettivo personale, si erano, fino dal 1901, mostrate inclinate ad introdurre notevoli modificazioni negli ordinamenti del personale stesso. Il Governo, non poteva, naturalmente, non incoraggiarle in questo loro divisamento, che esse, sul principio del 1902, si disposero a porre in atto presentando un progetto completo per un nuovo ordinamento del loro personale, mediante il quale intendevano di assicurare a questo un sicuro miglioramento delle singole carriere, da svolgersi a periodi prestabiliti, con criteri uniformi, costanti e, nella parte disciplinare, equamente contemperati alle esigenze del regolare esercizio, ed agli interessi e ai diritti del personale medesimo.

Volentieri si accinse il Governo all'esame particolareggiato delle proposte presentate dalle Società, e nelle apposite conferenze, per lunga serie di giorni tenute fra i suoi funzionari e quelli delle Società medesime, sostenne la convenienza di migliorarle per renderle meglio rispondenti allo scopo cui erano informate. Cedendo alle vive insistenze del Governo, acconsentirono le Società ad allargare i confini di quelle proposte, per quanto segnassero già un miglioramento notevole rispetto allo stato attuale, e le modificarono quindi in senso più favorevole ai desiderati dei propri agenti, disponendosi a sopportare il maggior aggravio che ne sarebbe derivato.

Tuttavia parve al Governo che fosse necessario di apportare ancora altri ritocchi al proposto ordinamento, nel senso di avvantaggiare le condizioni di carriera delle più numerose categorie di agenti inferiori e di render più chiare e meglio coordinate fra loro talune disposizioni dei regolamenti.

A conseguire questi intenti occorsero nuove trattative con le Società, le quali in definitivo si indussero ad attuare l'ordinamento richiesto dal Governo, fermo restando che allo Stato facesse carico la maggiore spesa portata da tale ordinamento, in confronto di quella derivante dalle proposte sociali.

E' a siffatta differenza fra le spese richieste dai due ordinamenti suddetti che corrisponde appunto la somma di circa 14 milioni cui il Governo, nella seduta del 15 marzo ultimo scorso, faceva presuntivamente ascendere l'onere che avrebbe dovuto sopportare lo Stato.

Da quella data fu cura del Governo, di concerto colle Società, di rivedere attentamente tutti gli atti costituenti il nuovo ordinamento allo scopo di eliminare talune lievi incongruenze, che esso ancora presentava, di applicare, in modo più completo, i criteri di omogeneità e di corrispondenza fra le Reti per le denominazioni delle categorie di agenti in rapporto alle funzioni relative, e pel raggruppamento delle categorie stesse nei vari gradi; ed anche allo scopo, cui dapprima non erasi mirato con particolare intento, di soddisfare cioè le aspirazioni di quegli agenti i quali, per trovarsi già da lungo tempo in servizio, non avrebbero potuto pienamente fruire del vantaggio proprio di quasi tutte le carriere e che consiste negli avanzamenti nel primo periodo della carriera più frequenti di quelli che si ottengono nel periodo ulteriore.

Questo obbiettivo, assai importante per le evidenti ragioni di equità da cui è confortato, è stato possibile di conseguire senza grave sacrificio.

Risolte le questioni di massima, e definiti partitamente i punti nei quali l'ordinamento richiesto dal Governo differiva da quello che le Società avevano dichiarato di essere disposte ad attuare ad esclusivo loro carico, si vennero ad avere gli elementi di confronto necessari per determinare, con giusta approssimazione, la misura del concorso finanziario dello Stato nella spesa per l'attuazione dei nuovi ordinamenti a favore del personale ferroviario.

Dai calcoli fatti su queste basi dalle Società e accuratamente riveduti dai funzionari del Governo, è risultata di L. 10,168,258 la spesa a carico dello Stato, per i tre anni e mezzo decorrenti dal 1° gennaio 1902 alla fine dell'attuale periodo di esercizio ferroviario.

Tale spesa, ripartita per Reti e per anno è data dal prospetto che segue:

Reti	1902	1903	1904	1905 (1° sem.)	Totali
Mediterranea	7944,84	1,688,113	1,621,542	1,048,021	5,152,520
Adriatica .	865,221	1,431,789	1,445,029	919,607	4,661,646
Sicula . . .	»	146,967	114,066	93,059	354,092
Totali	1,660,065	3,266,869	3,180,637	2,060,687	10,168,258

Questa cifra di L. 10,168,258, per quanto derivante da calcoli dettagliati, non è che presuntiva; dovendo l'onere effettivo annuale dello Stato risultare da regolare liquidazione sulla base di documenti contabili che le Società dovranno compilare e i funzionari dello Stato rivedere ed ammettere.

Ad ogni modo, pur facendo larga parte all'imprevidibile, senza, in pari tempo, allontanarsi di soverchio dalle valutazioni di sopra accennate, il Governo è persuaso che il nuovo ordinamento potrà pienamente esplicarsi nel detto periodo di tempo, con una spesa la quale non supererà i

milioni 10 e mezzo. Non esita quindi a proporre che questa cifra stia a rappresentare il limite estremo dell'onere che lo Stato dovrà incontrare per il fine di cui si tratta.

Come si vede dunque, le previsioni fatte nel marzo ultimo sono risultate molto superiori a quelle, che più precise e meglio ordinate valutazioni hanno ora permesso di stabilire in un importo massimo di 10 milioni e mezzo.

Nè deve credersi che, con ciò, sia d'altrettanto scemato il valore dei beneficii che col nuovo ordinamento sono assicurati al personale ferroviario; chè anzi le valutazioni medesime hanno dimostrato che in complesso i vantaggi che ne risentirà il personale importano complessivamente per il Governo e per le Società un onere superiore a quello che le sommarie calcolazioni del marzo avevano permesso di indicare in via affatto approssimativa.

Sta il fatto che le Società, con l'ordinamento concordato col Governo, si sono imposte, fino al 30 giugno 1905, una spesa superiore a quella dapprima calcolata. Ed invero, anche se non si tenga conto delle spese già fatte dalle Società stesse al 1° gennaio 1902, per promozioni ed aumenti di stipendio, in un ammontare superiore alla media annuale fin qui verificatasi, si ha, dai computi più volte accennati, che la maggior spesa approssimativa dipendente dall'applicazione del nuovo ordinamento fino al 30 giugno 1905 eccede di alquanto i 23 milioni, come rilevasi dal prospetto che segue:

	Onere del Governo	Onere della Società	Totali
Rete Mediterranea	5,152,520	6,109,823	11,262,343
» Adriatica . .	4,661,646	6,076,503	10,738,149
» Sicula . .	354,092	725,662	1,079,754
Totali	10,168,258	12,911,988	23,080,246

Col disegno di legge che ci onoriamo di presentarvi, è posto in atto il proposito manifestato nella seduta 15 marzo.

Con esso vi chiediamo che autorizziate il concorso dello Stato nella spesa necessaria per l'attuazione del nuovo ordinamento sul personale fino al 30 giugno 1905 in un complessivo importo massimo di L. 10 milioni e 500 mila, salvo liquidazione, e che concediate al Governo la facoltà di stipulare con le tre grandi Società esercenti un atto definitivo che, informandosi ai suaccennati criteri, disciplini in modo uniforme per le tre Società stesse l'erogazione del concorso dello Stato fino al limite suddetto di 10 milioni e mezzo.

Con lo stesso disegno di legge poi vi proponiamo il modo col quale effettuare i rimborsi periodici alle Amministrazioni ferroviarie delle somme loro dovute a titolo di concorso dello Stato nella spesa di cui si tratta.

Il temperamento che si progetta consiste nel prelevare tali somme sulle quote dei prodotti lordi dovuti allo Stato giusta i vigenti contratti di esercizio.

Sarebbe stato nostro vivo desiderio di venire avanti a voi con siffatti provvedimenti, senza accompagnarli da altre proposte tendenti a fornire i mezzi di far fronte agli oneri che deriveranno allo Stato. Ma la limitata elasticità del bilancio non ci ha permesso di rinunciare del tutto ad una compensazione, che vi proponiamo però in una misura molto limitata, come voi stessi potrete riconoscere.

Il nostro studio ci ha condotti, innanzi tutto, ad esaminare se un qualche cespite nuovo si potesse avere dai trasporti a mezzo delle strade ferrate; ma ci siamo subito persuasi che nuove fonti di reddito per il pubblico erario non si possono ritrarre da quei trasporti colpiti al massimo grado, specialmente sulle Reti principali, dopo l'attuazione della legge 29 marzo 1900, n. 101, sugli Istituti di previdenza ferroviari.

Tuttavia abbiamo ritenuto che, per far concorrere in qualche cosa i detti trasporti, senza recare oneri troppo sentiti per il pubblico, e senza provocare una depressione dei traffici, un aumento della tassa di bollo pei trasporti a piccola velocità, ordinaria e accelereta, su tutte le strade ferrate del Regno si sarebbe potuto ammettere. Ora siffatti trasporti, in forza dell'art. 20, n. 5, del testo unico approvato col R. Decreto 4 luglio 1897, n. 414, sono soggetti al diritto di bollo di centesimi 5. Si tratta di elevare questa tassa a centesimi 15, con che si avrà il gettito di circa L. 1,015,057, dato il numero complessivo delle relative spedizioni in 10,150,570 in un anno.

Ma questo nuovo aggravio sui trasporti a mezzo di ferrovia, se imposto isolatamente, avrebbe aumentato la già enorme disparità di trattamento in materia fiscale fra le strade ferrate e le tramvie, sulle quali ultime i trasporti non sono soggetti ad alcuna tassa. E per quanto si sia ritenuto fin qui di esonerare quei mezzi di trasporto da ogni aggravio per agevolarne in tutti i modi l'impianto e l'estensione, noi abbiamo ritenuto che ormai non si potesse più dispensarli da un concorso, per quanto lieve, ai pesi dello Stato. Ci siamo infatti limitati a proporvi l'imposta erariale del 3 0|0, che è la misura stabilita per i trasporti a piccola velocità sulle grandi Reti, applicando questa misura stessa anche ai trasporti dei viaggiatori, i quali sulle Reti principali sono invece colpiti dall'imposta del 16 0|0.

Abbiamo creduto poi di esonerare da siffatto aggravio le tramvie urbane e quelle con trazione animale.

Il gettito di questa tassa sulle tramvie è preventivato in circa L. 670,000.

Infine vi proponiamo una leggera tassa sui pacchi postali nella misura di centesimi 5 per quelli di peso fino a 3 kg., e di centesimi 10 per gli altri superiori a 3 kg., spediti dagli uffici postali del Regno.

Dato il trasporto di siffatti pacchi in numero complessivo di 7,873,838, dei quali 2,874,602 di peso da 3 a 5 kg., si ha un gettito probabile di L. 537,421.

In totale dunque si avrebbe un reddito di L. 2,222,478 annue, ed in tre anni L. 6,667,434, contro un onere di circa L. 10,500,000, e con questo resta dimostrato che solo in parte noi provvediamo, come vi abbiamo detto, a coprire gli oneri dell'erario.

Lo stato di cose dinnanzi al quale il Governo si è trovato, era uno dei più difficili; esso implicava interessi altissimi intimamente legati con il benessere del Paese. Non era quindi possibile, senza incorrere in responsabilità assai gravi, ritardarne la sistemazione; e di fronte ai risultati ottenuti non parrà certamente eccessivo il sacrificio che lo Stato dovrà sostenere.

Ricondotti alla condizione normale i apporti fra Società e personale, se ne gioverà sopratutto la regolarità dell'esercizio. Nè a questo si limiteranno i vantaggi offerti dalla sistemazione data alla questione del personale ferroviario.

Il suo ordinamento, quale fu ora stabilito, realizza quella unificazione di norme che tanto importava di ottenere per togliere ad agenti di Società diverse, rivestiti di funzioni identiche, ogni motivo di lagnanza, basato sulla disparità del trattamento regolamentare.

Nè poco valore ha tale unificazione in rapporto alla non più lontana soluzione del problema riguardante l'assetto dell'esercizio delle strade ferrate. Si elimina infatti con essa una delle difficoltà cui, prima il legislatore e poi le attuali Società si sono trovate innanzi nel 1885, e dalla quale è derivata una delle più forti cause di malcontento nel personale. Se poi si considera come la spesa pel personale stesso costituisca la parte preponderante delle spese d'esercizio, e come perciò importi di poterla determinare con la maggiore approssimazione possibile, dovrà riconoscersi che questo fine sarà grandemente agevolato dal nuovo ordinamento del personale medesimo.

E pertanto attendiamo con fiducia che queste nostre proposte sieno confortate dal vostro suffragio.

DISEGNO DI LEGGE.

Art. 1. — È autorizzato il concorso dello Stato per una somma che non potrà complessivamente superare le L. 10,500,000 nelle spese da sostenersi dalle Società esercenti le Reti ferroviarie Mediterranea, Adriatica e Sicula, durante il periodo di tempo dal 1° gennaio 1902 al 30 giugno 1905, per effetto dei rispettivi nuovi ordinamenti

del loro personale comprendenti le modificazioni richieste dal Governo.

Art. 2. — Per regolare le modalità dell'indicato concorso dello Stato, il Governo del Re è autorizzato a stipulare con le Società suddette separate Convenzioni, da approvarsi con Decreto Reale.

Art. 3. — Le somme occorrenti per corrispondere alle Società il concorso di cui all'art. 1, saranno prelevate dalle quote bimestrali di compartecipazione dello Stato ai prodotti lordi delle tre indicate Reti ferroviarie, prima che ne sia effettuato il versamento nelle Tesorerie erariali ai sensi degli articoli 25 per la Rete Mediterranea, 28 per la Rete Adriatica e 22 per la Rete Sicula dei vigenti rispettivi contratti di esercizio, approvati con la legge 27 aprile 1885, n. 3048.

Art. 4. — Con decorrenza dal 1° luglio 1902, il diritto di bollo di centesimi 5, stabilito dall'art. 20, n. 5, del testo unico, approvato con Regio Decreto 4 luglio 1897, n. 414, è elevato a centesimi quindici pei riscontri dei trasporti a piccola velocità ordinaria ed accelerata sulle Strade Ferrate.

Con la stessa decorrenza sono stabiliti:

a) una tassa del 3 per cento sui prezzi di tutti i trasporti di viaggiatori, bagagli, cani, bestiami e merci in genere, eseguiti dalle tramvie a trazione meccanica non urbane;

b) un diritto di bollo di centesimi cinque per ogni pacco postale del peso fino a 3 chilogrammi e di centesimi dieci per ogni pacco postale del peso superiore a 3 chilogrammi, spediti dagli uffici postali del Regno.

L'ODISSEA D'UN CARRO FERROVIARIO (1)

Siamo da capo! Il commercio genovese non riesce ad ottenere per le sue merci quel pronto sfogo al quale innegabilmente ha diritto, e le lamentele ricominciano, e con esse le accuse verso la Società ferroviaria esercente.

Sono entrate in servizio parecchie centinaia di vagoni provvisti in base alla legge 25 febbraio 1900; se ne sono noleggiate parecchie altre centinaia; in tutto in un anno si è aumentata la dotazione di circa 4000 vagoni; eppure per non prolungare le stallie dei vapori, le merci sono costrette a lunghe giacenze sulle banchine, e peggio sulle chiatte, e spesso conviene attendere parecchi giorni prima di poter avere i carri dei quali si ha bisogno!

Egli è, anzitutto, che niuno vuol persuadersi che il traffico aumenta annualmente in notevole proporzione e che le nuove provviste di materiale, lungi dal rispondere alle previsioni di questo aumento, non sono sufficienti nemmanco in relazione al traffico già acquisito. Senza dire che se agli aumenti di materiale mobile, che si ottengono meno difficilmente, non rispondono gli aumenti degli impianti fissi, l'ingombro si accresce e si finisce per peggiorare, invece di migliorare la condizione delle cose; e quando il Governo, o chi per lui, fa annunciare che è entrato in servizio un certo numero di carri, di nuovo acquisto o noleggiati, ed il buon pubblico crede che le difficoltà sieno risolte e gli inconvenienti eliminati, spesso invece non si è fatto che accrescere le une e gli altri.

Paradosso! grideranno i lettori. Eppure è proprio così. Perchè quando essi viaggiano sovra un celere treno ferroviario munito di tutto il *comfort* moderno, consultato che abbiano l'orario ufficiale delle ferrovie, possono sapere in quante ore ed in quanti minuti arriveranno al loro destino, credono forse che altrettanto succeda per un carro merci? Quanti fra essi sono al caso di rendersi conto delle difficoltà che può presentare il viaggio di uno di questi carri in partenza da Genova?

Tutto al più, chi per ragioni d'industria o di commercio ha spesso a che fare con trasporti ferroviari, sa che un certo articolo delle tariffe vigenti prescrive che la velocità media commerciale non sia inferiore ai 125 chilometri ogni 24 ore, e che quando questa velocità non sia raggiunta, e vengano oltrepassati i termini di resa, le Società possono essere obbligate a rimborsare in parte od anche in tutto le tasse di trasporto. Ma non v'è alcuno che non sia persuaso che questi termini di resa siano troppo larghi, che la velocità prescritta di 5 chilometri all'ora, ed anche meno, tenuto conto dei prolungamenti concessi dal detto articolo, sia irrisoria, e che finalmente solo per difetto di organizzazione, o magari per loro malvolere, non di rado le Società sono obbligate non solo a rimborsare le tasse di trasporto, ma anche ad indennizzare le facili avarie, che alla merce produce il ritardo!

E' mai possibile una tal cosa?

E' verosimile che le Società si lascino in tal modo falcidiare i non lauti proventi, senza compiere ogni sforzo per eliminare l'inconveniente? Quali adunque saranno le cause di questi pur troppo non infrequenti ritardi? Seguano con me i lettori, unicamente in via di esempio, la odissea di un carro in partenza da Genova e diretto, puta caso, a Bergamo. Si tratta di un percorso di 204 chilometri che un viaggiatore può fare in 4 ore e 40 minuti. Invece un carro merci, rimanendo nei limiti delle tariffe, può regolarmente impiegarvi 5 giorni, tenuto conto delle 24 ore che sono concesse per la consegna al convoglio, e delle altre concessioni di tempo per passaggi da linea a linea della stessa Amministrazione, pel valico dell'Appennino con pendenze superiori al 20 per 1000, e per il passaggio da un'Amministrazione all'altra, cose tutte per cui le tariffe medesime accordano prolungamenti di termini. Dati, dunque, gl'impianti attuali, e supponendo che tutto proceda regolarmente, per trasportare un carro da Milano a Bergamo, occorrono normalmente 5 giorni, il che, per 204 chilometri, dà una media giornaliera di circa 41 chilometri!

Ma seguiamo il viaggio di questo carro-tipo, e supponiamo che lo speditore di Genova abbia ricevuto da un solo cliente di Bergamo l'ordine telegrafico di spedirgli d'urgenza 50 balle di cotone. A prima vista sembra che non ci sia altro da fare se non consegnare la merce allo scalo ferroviario, e farne la spedizione col modulo consueto. Ma le cose non vanno precisamente così, e bisogna anzitutto assicurarsi se e quando si può avere il carro necessario pel trasporto. Perchè, lo si sa bene, è raro il caso che i vagoni disponibili a Genova siano sufficienti per rispondere al bisogno.

E, innanzi tutto, è da tener conto che non è all'Amministrazione ferroviaria che lo speditore deve rivolgersi per avere il suo carro. Egli deve fare la domanda ad uno speciale ufficio che, fino ad un anno fa, era composto direttamente dai negozianti genovesi, e che ora fa parte della Camera di Commercio. Questo speciale ufficio assegna i carri ai vari speditori, tenendo conto della priorità della richiesta e della quantità della merce che attende il carico. Ma naturalmente esso non può disporre che di quel numero di carri che l'Amministrazione ferroviaria potrà condurre al porto durante la notte o nella mattinata per il carico della giornata.

Sarà disponibile un numero di carri sufficiente al bisogno?

Questa è la grande incognita con cui Genova si sveglia ogni mattina; e sulla risposta viene regolato il lavoro di tutta la numerosa falange dei caricatori, e da essa dipendono gl'ingenti interessi della classe commerciale.

Sarà proceduta bene la funzione del concentramento dei carri verso Genova? Nessun ingombro nelle grandi stazioni dell'interno, nessun accidente o guasto lungo le linee ed i valichi dell'Appennino avrà improvvisamente incagliato la discesa dei carri? Quali notizie reca il telegrafo da Novi-San Bovo, che è il punto di riunione di tutte le linee della vallata del Po, la via essenziale d'accesso al porto di Genova ed il gran regolatore del suo movimento?

Questa del concentramento dei carri vuoti verso Genova

(1) Dalla *Nuova Antologia* del 16 giugno 1902.

è una delle maggiori difficoltà con cui la Società del Mediterraneo deve giornalmente lottare, perchè trattasi di forzare verso quel punto tante piccole correnti di carri, che, lasciate a sè, si orienterebbero diversamente in cento altre direzioni.

Teoricamente parlando, infatti, per evitare che i carri viaggino a vuoto, con non lieve dispendio dell'esercente, ogni stazione che riceve carri carichi dovrebbe, dopo averli scaricati, trattenerli fino a che non si presenti l'occasione di ricaricarli per un'altra destinazione. Ma in pratica è evidente come ciò non sia possibile, anzitutto perchè in ciascuno scalo difficilmente si bilanciano le merci in arrivo con quelle in partenza, ed in secondo luogo perchè i carri resterebbero troppo lungo tempo inutilizzati, e se ne richiederebbe pertanto un numero pressochè illimitato. E' stata adottata, pertanto, generalmente, la prescrizione che ogni stazione, una volta ricevuti e scaricati i carri ad essa diretti, quando non possa riutilizzarli subito con un nuovo carico, li avvii vuoti verso un centro stabilito per ogni zona, che si chiama *di ripartizione*, perchè ricevuti in carri vuoti, li ripartisce a seconda delle richieste delle singoli stazioni cadenti nella rispettiva zona. Naturalmente questi vari sub-centri corrispondono tra loro e con un centro principale, e possono all'occorrenza venirsi reciprocamente in aiuto.

Ma questo sistema, che risponde generalmente bene ad ogni occorrenza, per Genova è riuscito affatto inadeguato al bisogno. Egli è che Genova si presenta in una condizione di cose affatto speciale. In questo grande centro di movimento ferroviario, dove si svolge circa *un quinto* del carico totale dell'intera Rete Mediterranea, si ha un'enorme sproporzione fra i carri scaricati e quelli caricati, fra quelli carichi in arrivo e quelli da spedire. Il porto di Genova è essenzialmente, e lo sarà ancora per molto tempo, un porto d'importazione: ed il numero dei carri che vi si scaricano oscilla da un quarto ad un quinto di quelli che vi si caricano, contrariamente a quanto avviene nel porto rivale di Marsiglia, dove le due correnti press'a poco si bilanciano, e dove, anzi, è alquanto in prevalenza la corrente dall'interno verso il porto. Questo stato di cose è estremamente dannoso per l'esercente i servizi ferroviari, perchè il costo di trasporto di un carro, che vi sia caricato, deve essere, si può ben dire, aumentato di quello per il ritorno del carro a vuoto, e perchè l'esercente è costretto a creare una corrente artificiale di carri vuoti verso Genova, usando un espediente poco logico e molto costoso. Si è dovuto specializzare molti carri per il porto di Genova, stabilendo che quelli di certe determinate categorie, quando giungano carichi in una stazione dell'interno, debbano assolutamente essere subito rispediti soltanto verso Genova e per nessun'altra destinazione anche intermedia.

A quali inconvenienti dia luogo questo sistema è facile vedere. Gli speditori e gli industriali dell'interno si sentono rifiutare i carri sotto il pretesto che mancano; e viceversa si vedono passare innanzi dei treni interi di carri vuoti che non possono essere utilizzati, perchè destinati unicamente a Genova! Una stazione, fors'anco all'estremo della Rete, che debba caricare un carro, non può utilizzare quello che ha testè scaricato, ma deve rinviarlo vuoto a Genova, e chiederne al tempo stesso al suo *centro di ripartizione* un altro, che verrà forse ad incontrarsi per via col primo e ad usurparne la funzione naturale!

Si debbono così moltiplicare i trasporti a vuoto, che naturalmente vanno ad aumentare il costo di trasporto dei carri carichi, diminuendo il margine tra questo costo e la tariffa, vale a dire l'utile dell'esercente, perchè la quota dello Stato è proporzionata al prodotto lordo. Tuttavia, con questo artificio, al porto di Genova viene press'a poco assicurata la quantità di carri di cui giornalmente ha bisogno, ed al resto suppliscono i centri di ripartizione, ai quali la stazione di concentramento di Novi-San Bovo segnala le eventuali deficienze.

« Presso a poco », abbiamo detto: perchè l'ingombro di un binario, una forte nevicata a Novi, impediscono talvolta o rallentano il lavoro di concentramento od inoltro dei carri vuoti. Allora a Genova mancano i vagoni, e tutto il movimento del porto s'arresta, e le grida salgono naturalmente ai sette cieli.

Si potrebbe, è vero, provvedere anche a queste eventuali deficienze. Basterebbe mantenere nel porto o nelle sue vicinanze una riserva di carri che basti al bisogno almeno di un paio di giornate, supplendo ai mancati o deficienti arrivi di vuoti per il tempo necessario a ripristinare lo *stock* di deposito. Ma una tale misura, che avrebbe tutti i caratteri della più logica preveggenza, richiede, per essere attuata, due condizioni specifiche: la prima di avere nel porto o nelle sne vicinanze un parco di binari all'uopo destinati, e questo parco, benchè decretato al Campasso, non ha avuto ancora principio di attuazione, e la Società attende sempre dal Governo la consegna delle aree occorrenti per cominciare i lavori; la seconda di poter tenere immobilizzata una scorta di almeno 2000 carri. Ora, mentre risulta che dall'anno scorso a quest'anno fra carri nuovi e noleggiati la Rete Mediterranea ha avuto un aumento di dotazione di quasi 3000 carri, siamo oggi tuttavia alle stesse difficoltà degli anni passati: il che, mentre permette d'indurre che ancora non si sia provveduto in proporzione adeguata all'effettivo bisogno ed al continuo progredire del traffico ferroviario, rende poco probabile la possibilità d'immobilizzare 2000 e più carri di riserva nel parco da costruirsi.

Ma torniamo al nostro esempio di un carro da mandarsi da Genova a Bergamo, e supponiamo non vi siano stati incagli straordinari; che i carri vuoti sieno giunti a Genova in un numero sufficiente, e che l'Ufficio della Camera di Commercio ne abbia assegnato uno al nostro speditore, per caricarlo del cotone richiesto a Bergamo.

E seguiamone il faticoso viaggio.

Il carro è stato caricato colle 50 balle di cotone destinate a Bergamo, manovrato, pesato in contraddittorio colla Regia Dogana, manovrato di nuovo e finalmente messo in colonna di un treno pronto per la partenza, che avverrà nella notte. Ma questo treno sarà tutto composto di carri destinati al valico dei Giovi, o sarà invece una miscellanea di carri diretti quali al valico, quali alla riviera di ponente, quali alla stazione di Sampierdarena o a quelle vicine?

Perchè conviene tener presente che circa un quarto dei vagoni che si caricano nel porto non è diretto al valico dei Giovi. Certo la Società ferroviaria avrebbe tutto l'interesse di poter formare negli stessi scali del porto dei treni completi diretti al valico, per evitare false manovre, ma non sempre ciò le riesce possibile, perchè la prima necessità è quella di sgombrare il ristretto spazio disponibile dai carri già carichi, per far luogo ai carri vuoti in arrivo. Che se lo spazio non facesse difetto in modo assoluto, sarebbe di grande utilità per poter comporre a Genova stessa treni non solo diretti al Valico, ma distinti per le principali direzioni che possono prendere dopo Novi, sopprimendo così un lungo e costoso lavorìo di smistamento a Novi-San Bovo; ma questo è un ideale che si è ben lungi dal poter raggiungere!

Bisogna adunque che il nostro carro, diretto a Bergamo, parta ad ogni costo; e gran ventura se si è potuto unire ad un treno diretto senz'altro al Valico; chè, altrimenti, dovrebbe sostare parecchie ore e fors'anche un giorno e più a Sampierdarena, e compiervi, a disagio, le necessarie operazioni di smistamento, per essere poi aggiunto ad un treno che ivi si formi verso il Valico. Invece il nostro carro, per buona ventura, non si arresterà a Sampierdarena, sopra un binario di sosta, che il tempo necessario per aggiungere le locomotive occorrenti, e per attendere il suo turno d'orario, onde essere avviato lungo uno dei due piani inclinati dei Giovi, dove le più forti locomotive sono chiamate a sviluppare tutta la loro potenza. Ma se lo sforzo, e per conseguenza il costo, della trazione sono grandi, il risultato è relativamente piccolo; sulla linea succursale, a tracciato meno rapido, occorrono due loco-

motive per trainare convogli di 24 carri, mentre sulla vecchia linea, dove la pendenza raggiunge il 35 per mille, ci vogliono ben tre locomotive per 16 carri. Si cerca quindi, per ragioni di sana economia, di avviare per la prima il massimo numero di treni che vi possono transitare nelle 19 ore disponibili della giornata, dovendosi le altre cinque ore sospendere ogni transito, per le visite alla linea e per i lavori di manutenzione necessari alla galleria di 8 chilometri: il resto viene avviato per l'antica galleria di Busalla.

Comunque sia, per la nuova o la vecchia linea, il nostro carro in circa due ore arriverà a Ronco, dove le due strade si ricongiungono, e che è al culmine del Valico. Comincia la discesa: le macchine possono ormai trainare un maggior numero di veicoli, e d'altra parte il tempo non basterebbe per far viaggiare uno dopo l'altro, tra Ronco e Novi, tutti i treni che affluiscono a Ronco dalle due linee. I treni di 24 carri sono congiunti due a due; quelli di sedici tre a tre, e discendono così verso Novi tutti uniformi, con incessante e regolare frequenza. In un'ora e mezza, dato che nessun guasto si trovi sulla strada, che nessun malanno incolga ai treni, che nessun incaglio si verifichi, e che tutto infine proceda come un cronometro, si arriva a Novi-San Bovo, la prima e la più importante biforcazione. Tutto il movimento ferroviario tra Genova e la valle del Po, e viceversa, vi deve passare, tranne quel tanto che può essere avviato per la linea di Ovada, di scarsissima potenzialità nel suo primo tronco.

I carri provenienti da Genova, finora non avevano che un obbiettivo: San Bovo. Giunti colà, possono essere diretti verso Alessandria o verso Tortona, ed i treni debbono essere smistati e ricomposti per l'una o per l'altra di queste direzioni, donde poi procederanno verso ulteriori diramazioni. (*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Traforo del Sempione.

Abbiamo da Iselle, 18:

L'avanzamento medio nel mese di giugno risulta ora di m. 6.23 dal lato Briga e m. 7.29 dal lato Iselle.

Ieri ed avantieri si fecero ad Iselle 10 metri in 24 ore con otto perforazioni. La roccia che si attraversa sul nostro versante è l'anidrite stratificata quasi orizzontalmente, ciò che fa supporre debba durare a lungo. I geologi non avevano previsto questa roccia.

Oggi abbiamo avuto la visita degli ufficiali della Scuola di Guerra.

><

L'ordinamento ferroviario.

(*I lavori della Regia Commissione*).

Dopo parecchie adunanze in cui si discusse la questione generale delle tariffe e le condizioni dei trasporti per le merci, la Regia Commissione per lo studio delle proposte per l'ordinamento delle ferrovie, presieduta dall'on. Saporito, ha deliberato su tutte le proposte relative alle maggiori possibili facilitazioni da attuarsi nel nuovo ordinamento delle ferrovie in favore del commercio e dell'economia nazionale.

La Commissione, dopo trattato ampiamente la materia delle tariffe pei viaggiatori, ha terminato l'esame della questione generale delle tariffe pel trasporto delle merci ed ha concretato le proposte da presentare al Governo relative alle facilitazioni da accordarsi a vantaggio del commercio, conciliando l'interesse dell'economia nazionale con quello delle ferrovie. Fra le varie proposte deliberate se ne formularono alcune principali tendenti agli scopi seguenti:

Favorire i trasporti delle merci a grande distanza;

promuovere con tariffe notevolmente ridotte il trasporto di materie prime, specialmente quelle utili alla agricoltura;

agevolare l'esportazione per la via marittima, accordando facilitazioni alle merci dirette ai porti per spedirsi all'estero;

rendere accessibili al massimo numero degli speditori attuali le tariffe speciali destinate a favorire l'esportazione dalla via di terra e semplificare le tariffe in modo da renderle più facilmente intelligibili.

Dopo queste deliberazioni ed altre che si prenderanno in questo mese, la Commissione, nel breve periodo di un anno e mezzo, compresavi l'unica proroga di sei mesi che le fu concessa, avrà sostanzialmente compiuto il suo lavoro e presenterà al Ministro dei Lavori Pubblici, nei primi giorni del prossimo luglio, la terza Relazione che, insieme alle precedenti, in data 10 ottobre 1901 ed 8 febbraio 1902, varrà a porre il Governo in condizione da prendere ogni iniziativa circa la risoluzione del grave problema dell'esercizio farroviario.

Allo spirare del corr. giugno, per lo svolgimento ulteriore delle proposte principali già presentate, rimarranno a concretarsi i particolari concernenti le tariffe e condizioni di trasporti e quelli relativi all'esercizio per opera dello Stato; e si dovrà trattare altresì la questione del personale ferroviario, indugiata finora, stante i provvedimenti in corso, da parte del Governo, e da ultimo si dovrà redigere la Relazione finale pel Parlamento.

><

Ferrovie complementari.

Fu distribuito dal Ministro dei Lavori Pubblici il disegno di legge sulle ferrovie complementari, il quale contiene le disposizioni eguali alle deliberazioni prese dalle varie Sotto-commissioni che hanno studiate le diverse linee: deliberazioni che furono da noi pubblicate man mano che venivano adottate. Con questo progetto di legge il Governo ha facoltà di affidare all'industria privata i vari gruppi di linee complementari, in dipendenza della legge 1879. Esse sono: per la Sicilia: 1) linea Castelvetrano-Menfi-Sciacca-Ribera; 2) Castelvetrano-Partanna Sambuca-San Carlo-Ribera; 3) Lercara-Prizzi-Bivona-Cianciana-Ribera; 4) Ribera-Cattolica-Porto Empedocle; 5) Girgenti-Porto Empedocle; 6) Girgenti-Favara-Naro-Canicattì; 7) Naro-Palma-Licata; 8) Assoro-Valguarnera-Piazza Armerina.

Per la Calabria e la Basilicata: 1) tronco Pietrafitta-Rogliano (sulla linea Cosenza-Nocera); 2) Cosenza-Paola; 3) Lagonegro-Castrovillari-Spezzano Albanese.

Per la media e alta Italia: 1) tronco Poggio Russo-Verona (sulla linea Bologna-Verona); 2) tronco Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana (sulla linea Aulla-Lucca); 3) tronco Fano-Santa Barbera-Fermignano.

Tutte le linee, eccetto quelle di Sicilia, Calabria, Basilicata, che sono a sezione ridotta, saranno costrutte a sezione normale; il sussidio chilometrico potrà essere elevato fino a 8000 lire al chilometro; a ciò saranno inscritti 2 milioni nell'esercizio 1904-1905; 4 milioni nel 1905-906; sì che col 1906-907 sia raggiunta la somma necessaria a queste sovvenzioni.

La Commissione parlamentare per le Ferrovie calabresi, composta dei deputati Chimirri, Quintieri e Tripepi proporrebbe il piano seguente di linee a scartamento ridotto:

Tre linee trasversali: *a*) Paola-Cosenza-Cotrone (152 chilometri); *b*) Santa-Venere-Monteleone-Serra San Bruno-Mongiana (90 chilometri); *c*) Gioia Tauro all'Jonio fra Gerace e Gioiosa (100 chilometri);

Due dorsali: *a*) Lagonegro-Castrovillari-Spezzano Albanese (120 chilometri); *b*) Pietrafitta-Nocera Tirrena (57 chilometri).

><

L'autonomia del porto di Genova.

È stata distribuita la relazione dell'on. Giusso sul progetto per l'autonomia del porto di Genova.

La relazione, breve e perspicua, fa la storia del disegno di legge da quando nel 1893 dagli studi dell'ingegnere Giaccone sorse la prima idea del consorzio autonomo alla presentazione del progetto dell'on. Balenzano, col quale un istituto nuovo, primo esempio encomiabile di decentramento amministrativo, avrà l'iniziativa nelle opere del porto di Genova, nelle operazioni finanziarie e nelle tariffe, non restando al governo che la tutela. « L'intervento dello Stato, scrive l'on. Giusso, rispetto al nuovo istituto, assume un carattere diverso dell'ordinario, essendo esso chiamato non a fare, ma ad esaminare le proposte da altri formulate ».

La relazione nella seconda parte esamina particolarmente le modificazioni introdotte dalla Commissione al progetto ministeriale, delle quali le principali sono: 1) di avere accresciuto il numero dei rappresentanti locali nel consorzio e nel Comitato esecutivo dando posto anche agli operai; 2) di aver sostituito al contributo fisso da darsi dallo Stato al consorzio, il 40 per cento della tassa d'ancoraggio e diritti marittimi riscossi dal governo e la facoltà di riscuotere delle tasse supplementari d'ancoraggio.

><

Servizio economico
sulle linee Barletta-Spinazzola, Treviso-Motta, Bari-Taranto e Gioia del Colle-Rocchetta S. Antonio.

Siamo informati che la Direzione Generale delle Strade ferrate Meridionali, esercente la rete Adriatica, ha presentato al Ministero dei Lavori pubblici, regolare proposta per la applicazione del servizio economico alla linea Barletta-Spinazzola la quale, avendo un prodotto medio chilometrico inferiore alle lire 3000, si trova fra quelle che hanno i requisiti richiesti dalla Legge 9 giugno 1901, N. 220, che, come è noto, ammette che il servizio economico possa attuarsi sulle linee che hanno un prodotto medio chilometrico inferiore alle lire 10,000.

Il servizio sarebbe limitato al trasporto dei viaggiatori, bagagli, cani e biciclette, con una riduzione media del 40 per cento sulle attuali tariffe.

Il relativo provvedimento avrà effetto, con molta probabilità, a partire dal 1° luglio p. v.

Siamo altresì informati che la Direzione Generale predetta presenterà quanto prima alla approvazione governativa una proposta analoga a quella suindicata per la ferrovia da Treviso a Motta, la quale, per quanto riguarda il prodotto si trova in condizioni di poco migliori di quelle della ferrovia Barletta-Spinazzola, non raggiungendo il suo traffico medio chilometrico le lire 4000 all'anno.

Con Reale Decreto del 12 giugno corrente venne disposto quanto segue:

1) A decorrere dal 1° luglio 1902 sarà applicato, in via di esperimento per due anni, sulle linee Bari-Taranto e Gioia del Colle-Rocchetta Sant'Antonio, un servizio economico limitato al servizio viaggiatori ed al trasporto di bagagli, cani e biciclette, con le modalità e le condizioni tecniche che saranno determinate con decreto del Ministro dei Lavori pubblici, sentito il Comitato superiore delle Strade ferrate;

2) L'imposta erariale stabilita pei trasporti a grande velocità, dalle Leggi 6 aprile 1862, N. 542 e 14 giugno 1874, N. 1945, sarà applicata in ragione del 2 per cento, ai trasporti di viaggiatori, bagagli, cani e biciclette che si effettueranno sulle linee Bari-Taranto e Gioia del Colle-Rocchetta Sant'Antonio sotto il regime del servizio economico;

3) Con decreto del Ministro dei Lavori pubblici, sarà provveduto per l'approvazione delle tariffe e condizioni pei trasporti viaggiatori, bagagli, cani e biciclette, sulle dette linee, a parziale servizio economico in relazione alla proposta presentata dalla Società esercente la Rete Adriatica.

Il provvedimento di cui è cenno nel detto decreto riguarda un esercizio economico che non comprende tutti i servizi, e questo si è voluto esperimentare per le difficoltà e le anomalie che si sono manifestate in quello delle merci spedite da e per oltre il punto di giunzione con le linee ad esercizio normale.

><

Consiglio superiore delle Tariffe.

Su proposta del Ministro delle Finanze, il conte Girolamo Giusso, deputato al parlamento, venne riconfermato nella carica di Consigliere delle tariffe delle Strade ferrate per il triennio dal 1° maggio 1902 al 30 aprile 1905.

— Il Consiglio dell'industria e del commercio ha nominato a suo rappresentante nel Consiglio delle tariffe delle Strade ferrate, in sostituzione del defunto commendator Lorenzo Rabbi, il cav. uff. G. B. Serralunga, Vice-Presifiente della Camera di Commercio di Torino, per il triennio che scade col giugno 1905.

><

Per le ferrovie attorno a Torino.

Nell'intento di facilitare le comunicazioni fra i diversi rioni della città, ora interrotte a cagione delle linee ferroviarie convergenti, il Sindaco di Torino aveva dato incarico all'ing. Fenolio di studiare un progetto di abbassamento delle linee stesse. Ora, l'ing. Fenolio ha presentato il risultato dei suoi studi in tre progetti diversi, cioè: abbassamento completo, abbassamento parziale, abbassamento limitato alla linea di Genova, dal cavalcavia San Salvario al corso Peschiera.

Per l'abbassamento completo la spesa è calcolata dall'ing. Fenolio a L. 4,810,000, per l'abbassamento parziale a L. 2,141,000, e per l'abbassamento parziale ridotto a L. 1,637,000.

><

Apparati di sicurezza ferroviari.

Il Comitato Superiore delle Strade Ferrate ha approvato l'adozione definitiva di un apparecchio inventato dall'ing. del Genio civile cav. Enrico Coen-Cagli, apparecchio che è destinato, mediante detonazioni automaticamente prodotte al passaggio dei treni, a sussidiare i segnali ottici fissi, che sono disposti lungo le ferrovie, quando per causa di nebbia, di neve fitta, di tempeste, fumo od altre cause, i segnali fissi si rendono invisibili, alla distanza prescritta, al personale di macchina.

><

Pel porto di Ancona.

La Camera di commercio di Ancona propose al Ministero dei Lavori Pubblici un piano di definitiva siste-

mazione di quel porto e la costruzione di un nuovo ponte per lo sbarco dei carboni.

Il Ministero trasmise le proposte al Consiglio superiore dei Lavori Pubblici il quale deliberò nella seduta del 14 corrente che debba completarsi l'istruttoria analoga, sentendo in proposito le due Commissioni locale e permanente.

><

I prodotti delle Ferrovie italiane dal 1° luglio 1901 al 30 aprile 1902.

Dal prospetto dei prodotti lordi approssimativi delle Strade Ferrate costituenti le Reti principali Mediterranea, Adriatica e Sicula e delle altre Ferrovie del Regno, compilato dal R. Ispettorato Generale dal 1° luglio 1901 al 30 aprile 1902, in confronto con quelli del corrispondente periodo dell'esercizio finanziario 1900-901, togliamo le cifre seguenti:

RETE ADRIATICA. — Per la *Rete principale* i prodotti ammontarono nel periodo suddetto a L. 104,916,282 contro L. 97,676,015 nel periodo corrispondente dell'esercizio 1900-901, con un aumento quindi di L. 7,240,267.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 28,851,976.

Per la *Rete secondaria* L. 8,676,341 contro L. 7,956,766 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente, con un aumento quindi di L. 719,575.

RETE MEDITERRANEA. — Per la *Rete principale* complessivamente, per il periodo suindicato, i prodotti ascesero a L. 122,978,070 contro L. 120,335,927 nel corrispondente periodo dell'esercizio 1900-901. Vi ha quindi un aumento di prodotto di L. 2,642,143.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 33,818,968.

Per la *Rete secondaria* L. 4,777,661 contro L. 4,664,584 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente e con un aumento di L. 113,077.

RETE SICULA. — Per la *Rete principale* i prodotti ammontarono nel periodo suindicato a L. 8,071,051 contro L. 7,979,040 nel periodo corrispondente dell' esercizio 1900-901, con un aumento quindi di L. 92,011.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 242,130.

Per la *Rete secondaria* L. 2,213,873 contro L. 2,156,918 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente, con un aumento di L. 56,955.

Lo Stato complessivamente partecipa ai prodotti delle tre Reti secondarie nella somma di L. 13,990,395.

Da queste cifre risulta un maggior prodotto di lire 10,864,028 per le tre grandi Reti, principali e secondarie.

><

Estensione di tariffe locali alla linea Salerno-Mercato San Severino.

Con recente decreto dei Ministri dei Lavori pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, è stata approvata una proposta presentata dalla Mediterranea, di accordo coll'Adriatica, per la estensione alla linea Salerno-Mercato San Severino delle tariffe locali N. 201, 202, 203, 204, 205, 207, 212, e 407 a piccola velocità.

><

Servizio viaggiatori di terza classe fra Roma, Anzio e Nettuno.

Siamo informati che sarà sottoposto alla firma sovrana il decreto che approva la istituzione di un servizio economico suburbano per viaggiatori di 3ª classe fra Roma, Anzio e Nettuno nella stagione balneare, analogamente a quello attuato nel luglio del 1901 fra Roma e Ladispoli.

><

Orario estivo sulla ferrovia Sant'Ellero-Saltino.

La Direzione della ferrovia Sant'Ellero-Saltino (Vallombrosa) ha presentato all'approvazione governativa il progetto di orario estivo per quella ferrovia. Coll'orario stesso è proposta l'attuazione di un treno in più di quelli previsti dall'atto di concessione, il qual treno è in coincidenza col diretto 6 che parte da Roma alle 23.10.

I viaggiatori che vorranno utilizzare il detto treno dovranno pagare una sopratassa di L. 6 a persona, la quale deve ritenersi abbastanza mite quando si considerino i disagi e le spese per il pubblico se dovesse invece servirsi di mezzi privati.

><

Per i viaggi degli scrofolosi indigenti inviati in cura.

Siamo informati che nella conferenza tenuta in Roma presso il Ministero dei Lavori pubblici il giorno 12 del corrente mese per discutere della applicazione della attuale concessione speciale decima, riguardante i viaggi degli scrofolosi indigenti, conferenza che fu presieduta da S. E. Niccolini, sotto segretario di Stato, si è potuto, mercè la condiscendenza dei rappresentanti sociali, arrivare ad un accordo che ha primamente soddisfatto i delegati dei benemeriti Comitati degli scrofolosi di Bergamo, Como e Mantova che hanno preso parte alla conferenza. Ci risulta infatti che furono ammessi alla concessione gli scrofolosi mandati alla cura coi fondi della beneficenza tanto pubblica che privata, senza escludere assolutamente il concorso, fino ad una somma determinata per persona, da parte degli interessati o delle loro famiglie e parenti; sempre fermo però il carattere di indigenza.

><

Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

(Affari trattati nell'adunanza ant. del 14 giugno 1902).

Liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Lapeschi per rialzamento e deviazione di un tratto della linea Sibari-Cosenza.

Ampliamento e completamento della stazione di Sondrio.

Transazione con la Ditta Tugnoli, fornitrice della ghiaia occorsa pel risanamento e completamento della massicciata in un tratto del tronco Padova-Pontelagoscuro.

Ampliamento del servizio merci a piccola velocità nella stazione di Gemona-Ospedaletto sulla linea Udine-Pontebba.

Prolungamento del binario tronco esistente nella fermata di S. Biagio sulla linea Ferrara-Rimini.

Ampliamento della stazione di Vittoria sulla linea Noto-Licata.

Ampliamento della stazione di Comitini Solfare sulla linea Santa Caterina-Caldare.

Autorizzazione per l'esercizio di una tramvia elettrica dal ponte Margherita alla Barriera di S. Paolo nella città di Torino.

Progetto di trasporto della fermata di Birori sulla linea Macomer-Nuoro.

Sistemazione del tratto della linea Napoli-Eboli, compreso fra le stazioni di Torre Annunziata Centrale e di Valle di Pompei.

Proposte per il prolungamento della tramvia elettrica Salerno-Vietri-Cava dei Tirreni, per una variante all'at-

traversamento dell'abitato di Vietri e per la sostituzione di un impianto elettrico alle motrici a gas per la produzione dell'energia elettrica.

Apparecchio sparapetardi automatico ideato dall'ingegnere Coen-Cagli.

Costruzione di un nuovo piroscafo per la navigazione sul lago di Garda.

(*Affari trattati nell'adunanza pom. del 14 giugno 1902*).

Consegna definitiva alla Società Adriatica del tronco Pergola;Acqualagna della ferrovia Santarcangelo-Fabriano.

Progetto per la sistemazione della tratta in frana fra i km. 70.100 e 70.700 della linea Battipaglia-Reggio.

Liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Morelli per la sistemazione di alcuni ponticelli e sottovia lungo la linea Firenze Pistoia-Pisa.

Transazione delle vertenze insorte con l'Impresa Coletti in dipendenza dei lavori per il consolidamento della trincea di Villaga sulla linea Treviso-Belluno.

Nuovo tipo d'armamento con rotaie Vignole del peso di kg. 48 per metro lineare per il tronco Pistoia-Bagni della Porretta.

Costruzione di un piazzaletto lungo il viadotto di Sampierdarena per collocarvi un posto di guardia.

Proposta per eseguire un primo gruppo di lavori relativi all'impianto della nuova stazione di Lambrate, in relazione al raccordo della linea del Veneto con la stazione di Milano Porta Romana.

Progetto di massima per l'ampliamento e la sistemazione generale della stazione di Bari.

Condono della multa inflitta all'Impresa Torriani per la ritardata ultimazione dei lavori di costruzione delle travate metalliche dei ponti sui fossi Bevano e Viserba sulla linea Bologna-Ancona.

Dichiarazione di pubblica utilità per la costruzione di un fosso colatore lungo la linea Chilivani-Portotorres.

><

Ferrovia Rivarolo-Pont Canavese.

È stato concesso il sussidio chilometrico di L. 4000 per 30 anni alla ferrovia Rivarolo-Cuorgnè-Pont Canavese.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Opere provvisorie necessarie a ristabilire l'esercizio sul 1° binario del ponte sul Pora sulla linea Sampierdarena-Confine francese, L. 24,900.

Consolidamento del casello n. 20 della linea Lucca-Viareggio, L. 770.

Opere di difesa al ponte sul fiume Fiora al km. 118,248 della linea Roma-Pisa, L. 7100.

Ricostruzione di alcuni tratti del rivestimento in calotta della galleria di Ronco fra i km. 20.167 e 20.176 della linea succursale dei Giovi, L. 5700.

Modifiche e completamento degli impianti a protezione contro la malaria ai fabbricati di Pesto e Castelnuovo Vallo e alle case cantoniere ai km. 20.801, 21.912, 49.658 e 50.882 della linea Battipaglia-Reggio, L. 323.

Lavori per munire di serramenti a retina metallica l'ingresso del locale adibito ad Ufficio postale nel fabbricato viaggiatori della stazione di Metaponto, L. 63.75.

Rete Adriatica:

Sistemazione delle latrine del fabbricato viaggiatori della stazione di Macerata, L. 200.

Consolidamento della trincea di S. Liberato al km. 87.250 della linea Orte-Falconara, L. 36,700.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Acquisto della locomotiva elettrica GE 55 AL 7 in servizio della linea a trazione elettrica Milano-Varese, per L. 100,000.

Impianto d'una gru da pesi da 3 tonnellate nella stazione di Arenzano, per L. 1360.

Riduzione della galleria Lavagnola, sulla linea Savona-Bra, a due gallerie distaccate, con interposto tratto di metri 20 a cielo scoperto, per L. 14,000.

Ampliamento della stazione di Racconigi. Sostituzione di due piattaforme da m. 4 con altre di maggior diametro, per L. 8050.

Applicazione del parapetto al ponte sul torrente Ossona, al km. 20.974.70 della linea Alessandria-Piacenza, per L. 1460.

Risanamento della massicciata fra le stazioni di Frugarolo e di Novi Ligure, per L. 151,100, di cui lire 140,000 per i lavori e provviste da appaltarsi.

Applicazione di graticelle di difesa dei lucernai e dei finestroni del fabbricato ex-nuovo montaggio a Torino P. N., adibito ad uso della squadra rialzo veicoli, per L. 7740.

Rete Adriatica:

Ampliamento del servizio merci nella stazione di Cremona, per L. 15,300, di cui L. 5000 pei lavori da appaltarsi.

Impianto nelle Officine di Firenze di un forno a cappello mobile per la saldatura degli oggetti di ghisa, per L. 2365.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Gare aggiudicate*).

Presso la Società esercente la Rete Adriatica hanno avuto luogo le gare per l'appalto dei seguenti lavori e forniture:

Restauri al viadotto Forca Caruso sulla linea Roma-Sulmona. Delle 12 Ditte ammesse alla gara, 3 soltanto hanno presentato offerta, e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Valeriano Mengoni col ribasso dell'8.14 0[0;

Fornitura e posa in opera di infissi in legno a 14 case cantoniere. Delle 16 Ditte ammesse alla gara, 7 soltanto hanno presentato offerta, e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Giovanni Pinghini col ribasso del 26 0[0.

(*Gara aperta*).

Il 2 luglio p. v., presso la stessa Direzione, avrà luogo l'apertura delle schede d'offerta, che saranno presentate dalle Ditte ammesse alla gara per la fornitura di otto locomotive tenders del gruppo 280.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha espresso l'avviso seguente in materia di porti: « Per stabilire la competenza passiva di un'opera da eseguirsi in un porto di prima categoria, la quale per speciali condizioni del luogo tenda a soddisfare contemporaneamente e gli interessi della navigazione generale e quelli del commercio, si deve avere riguardo a quello dei due scopi cui essa principalmente soddisfa.

« Uno scalo d'alaggio, interessando principalmente il commercio, deve essere considerato opera di seconda

categoria, e quindi la costruzione di esso non può essere portata a carico dello Stato. Non può ammettersi che i fondi destinati alla ordinaria annuale manutenzione di un porto siano, nemmeno in parte, invertiti a favore di una nuova opera straordinaria ».

— In seguito a quesito sottopostogli dal Ministero della Guerra, il Consiglio di Stato, sezione delle Finanze, ha manifestato il parere che negli appalti a *trattative private* non possono ammettersi concorrenti per persone da nominare.

><

Sentenze di Cassazione, Corti d'appello, ecc.

In materia di espropriazione di pubblica utilità, la Cassazione di Torino ha emesso la seguente sentenza: « Il non avere reclamato contro la perizia che liquidava l'indennità non è di ostacolo a che l'espropriato per causa di pubblica utilità possa domandare un nuovo indennizzo per quei danni che in seguito egli sia venuto a risentire, non per l'opera pubblica in sè stessa considerata, ma per la imperfetta esecuzione di essa, e per essere state trascurate le necessarie opere di difesa ».

— Sulla stessa materia delle espropriazioni per causa di pubblica utilità, la quarta sezione del Consiglio di Stato ha presa la seguente decisione: « È legittima la espropriazione avvenuta in base a varianti non sostanziali del primo progetto, debitamente pubblicate insieme al piano particolareggiato. Tale pubblicazione importa notificazione a tutti gli interessati. Le questioni circa la pretesa avvenuta espropriazione di un fondo non contemplato dal progetto e circa la proprietà di esso sfuggono alla competenza della giurisdizione amministrativa ».

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministero dei Lavori Pubblici, d'accordo cogli altri Ministri interessati, ha approvato le seguenti proposte delle Amministrazioni ferroviarie, relative a concessioni speciali di tariffa:

1) Proposta della Mediterranea perchè la concessione accordata alla Ditta Vincenzo Tellini e ad altre Ditte Consociate per trasporti di cereali, farine e zolfi a carro completo da e per Calci, sia rinnovata per un altro anno, ferme restando le stesse condizioni;

2) Proposta dell'Adriatica di rinnovazione per un altro anno, ed alle medesime condizioni, della concessione accordata alla Ditta Paolo Tagnola per trasporti di calce da Palombara a Roma-Porta Maggiore;

3) Proposta della Mediterranea di rinnovazione per il periodo dal 19 maggio al 31 luglio della concessione accordata alla Ditta Giuseppe Muggia per trasporto di ciottoli e pietrisco da località della linea Parma-Spezia a Parma ed oltre, portando però il prezzo concessionale da L. 0.0361 a L. 0.0368 per tonnellata e chilometro e coll'aggiunta del diritto fisso, verso impegno del quantitativo minimo proporzionale di 1500 tonnellate;

4) Proposta dell'Adriatica per la quale la concessione accordata alla Ditta Fratelli Pesenti per trasporti di cementi e calci è rinnovata per un altro anno, ammettendovi anche la stazione di Paratico come stazione di provenienza ed estendendola ai trasporti in destinazione di Lungavilla e Voghera. Il quantitativo d'impegno è fissato a tonnellate 675;

5) Proposta della Mediterranea perchè, a datare dal 1° luglio p. v., venga rinnovata per un altro anno, ed alle medesime condizioni, la concessione accordata alla Ditta Figli di Luzio Crastaw per trasporti di caffè di cicoria e di amido a carro completo da Pontedera a Roma-Termini e Trastevere ed a Milano e Torino;

6) Proposta dell'Adriatica per concessione alla Ditta Ballestrera Rrothers di effettuare, a prezzi speciali, i suoi trasporti di carbon fossile in partenza da Venezia a varie stazioni del Veneto, della Lombardia e dell'Emilia. La concessione è vincolata al trasporto di un quantitativo minimo di 15.000 tonnellate in un anno. Sono esclusi a tutti gli effetti della concessione i trasporti che fossero effettuati nei mesi di settembre ed ottobre p. v.;

7) Proposta della Mediterranea di prorogare in via di esperimento, fino al 31 luglio 1903, la validità della tariffa locale, n. 418, piccola velocità, per i trasporti di agro o sugo greggio o crudo di limone, arancio e simili e di citrato di calce.

><

Strade Ferrate Secondarie.

Prospetto dei prodotti del traffico ottenuti dal 1° luglio 1901 a tutto il mese di marzo 1902, in confronto di quelli avutisi nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Indicazione delle ferrovie	Esercizio 1901-1902	Esercizio 1900-1901	Differenza
Vicenza-Treviso e Vicenza-Thiene-Schio.	966,508	951,589	+ 14,919
Sarde Comp. Reale .	1,413,938	1,474,324	— 60,386
Secondarie Sarde . .	582,598	583,930	— 1,332
Milano-Saronno-Erba .	2,828,692	2,731,972	+ 96,720
Novara-Seregno . .	586,491	553,365	+ 33,126
Conegliano-Vittorio .	84,532	79,675	+ 4,857
Parma-Suzzara . .	167,045	167,729	— 684
Schio-Arsiero e Schio-Torrebelvicino . .	138,372	137,777	+ 595
Udine-Cividale-Confine	395,605	357,292	+ 38,313
Camposampiero-Montebelluna. . . .	146,965	157,241	— 10,276
Bologna-Massalomb.	294,997	261,188	+ 33,809
Arezzo-Stia. . . .	127,269	119,184	+ 8,085
Torino-Ciriè-Lanzo .	550,598	537,722	+ 12,876
Torino-Rivoli . . .	119,611	122,525	— 2,914
Settimo-Rivarolo-Castellamonte . . .	380,379	377,391	+ 2,988
Palermo-Mars.-Trap.	1,336,697	1,300,262	+ 36,435
Sassuolo-Mod.-Finale	255,500	244,174	+ 11,326
Santhià-Biella. . .	551,498	531,481	+ 20,017
Ferr. di Reggio Em. .	285,979	254,597	+ 31,382
Roma-Albano-Nettuno	449,148	546,107	— 96,959
Ofantino - Margherita di Savoia . . .	18,573	20,039	— 1,466
Bergamo-Ponte Selva	426,416	379,175	+ 47,241
Sassi-Superga . . .	13,353	14,579	— 1,226
Fossano-Mondovì . .	31,361	29,429	+ 1,932
Menaggio-Porlezza e Luino-Ponte Tresa.	72,090	67,375	+ 4,715
Napoli-Nola-Baiano .	342,794	334,497	+ 8,297
Poggibonsi-Colle . .	57,582	52,319	+ 5,263
Arezzo-Fossato. . .	313,981	327.914	— 13,933
Basaluzzo-Frugarolo .	8,911	7,790	+ 1,121
Palermo-Corleone. .	229,649	206,685	+ 22,964
Monteponi-P. Vesme .	6,958	6,359	+ 599
Gozzano-Alzo . . .	24,538	19,125	+ 5,413
Ferrara-Suzzara . .	329,007	291,522	+ 37,485
Modena-Vignola . .	72,455	62,354	+ 10,101
Napoli-Pozzuoli-Cuma	242,406	241,314	+ 1,092
Verona-Caprino . .	106,824	99,617	+ 7,207
Napoli-Ottaiano . .	178,147	174,400	+ 3,747
Cerignola Staz.-Città.	61,026	60,387	+ 639

Economiche Biellesi .	161,346	169,481	— 8,135
Sant'Ellero-Saltino .	24,786	31,500	— 6,714
Roma-Ronciglione . .	474,100	504,380	— 30,280
Varese-Porto Ceresio .	69,340	64,790	+ 4,550
Circumetnea . . .	457,866	478,158	— 20,292
Tortona-Castelnuovo .	18,270	18,864	— 594
Rezzato-Vobarno . .	115,692	112,140	+ 3,552
Iglesias-Monteponi .	3,482	3,424	+ 58
Bari-Putignano . .	97,972	73,030	+ 24,942
Mandela-Subiaco . .	31,931	2,990	+ 28,941
Totale generale L.	15,653,278	15,343,161	+310,117

Notizie Ferroviarie Italiane

Linee d'accesso al Sempione. — *Linea Domodossola-Iselle.* — La costruzione di questa linea d'accesso al Sempione continua alacremente per cura della Mediterranea.

La grande trincea entro la quale la linea si diparte dall'attuale stazione di Domodossola, è a buon punto.

Al ponte in vivo sul Rogna, di cinque arcate, ferve un lavoro febbrile ininterrotto. Tre arcate sono ultimate e già disarmate, le altre due lo saranno entro il mese corrente.

Al colossale terrapieno sul piano di Cuddo, misurante l'altezza di m. 25 con una base di m. 60, vi sono impiegate parecchie locomotive di servizio coi relativi vagoncini pel trasporto del materiale, e vi compiono un lavorio incessante per il rialzamento.

La linea lungo la montagna di Preglia fino al ponte presso l'abitato che mette alla galleria di Crevola, è quasi ultimata con tutte le opere d'arte, notevole fra queste il maestoso ponte a due svelte arcate superiormente alla villa del cav. Casetti.

La galleria di Crevola è perforata per circa m. 250 dei 750 di sua lunghezza.

Nella valle del Diverio, diverse gallerie, ponti e manufatti importanti sono ultimati. La stazione di Varzo è in costruzione.

La galleria elicoidale di Trasquera, che eleverà la linea per congiungersi al grande tunnel del Sempione, prosegue normalmente e la perforazione della roccia colle perforatrici non incontra notevoli difficoltà.

— *Linea Domodossola-Feriolo-Arona.* — I lavori su questa linea importante, affidata alla Mediterranea, furono spinti in questi giorni con maggior attività.

Sul piano di Calice e di Beura trovansi impiegati circa 500 operai per movimento di terra e formazione del terrapieno.

Si stanno altresì eseguendo gli scavi per le pile del ponte in vivo, di sette arcate, sul fiume Toce, una delle opere d'arte più rimarchevoli.

Quanto prima avrà principio anche la perforazione della galleria di Cardersa, che immetterà a Vogogna, e di altri manufatti e ripari contro il Toce.

Ferrovia Bari-Padula. — Una Commissione, composta dei sindaci di Bitonto, di Palo e di Toritto, accompagnata dagli on. Calderoni e Laudisi, è stata ricevuta dal Ministro dei Lavori Pubblici, al fine di discutere il tracciato definitivo della ferrovia Bari-Altamura-Matera-Padula. Per questa linea erano in discussione tre varianti: una staccava la nuova ferrovia da quella esistente Bari-Taranto, alla stazione di Grumo; e le altre due la facevano muovere da Bari, una con tracciato di Bitonto, Palo, Toritto e Altamura, l'altra per Bitritto, Sannicandro, Cassano ed Altamura. Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici si era pronunciato favorevolmente al primo tracciato, che la Commissione suddetta è venuta a sostenere, e tutto induce a ritenere che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici confermerà il precedente avviso.

Il Ministro dimostrò grande interessamento per questa linea, alla quale sono legati molti interessi della provincia.

Ferrovia Siena-Massa Marittima. — Il Consiglio Superiore del Lavori Pubblici ha esaminato il progetto di massima della ferrovia Siena-Massa Marittima, che era stato riformato dietro i suggerimenti del Consiglio stesso, e ha dato su esso parere favorevole.

Ferrovia della Valle Camonica. — Da alcuni giorni trovasi in Valle Camonica l'ingegnere austriaco Munz, rappresentante di alcune Banche tedesche, per visitare la linea che dovrà percorrere la nuova ferrovia.

Ha quindi studiato il progetto riportandone una buonissima impressione, tanto che con tutta probabilità la costruzione e l'esercizio di detta ferrovia saranno assunti da Banche tedesche.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1901 al 10 giugno 1902.* — Nella decade dal 1° al 10 giugno 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 4,579,402.26, con un aumento di L. 403,350.00 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1901 al 10 giugno 1902 si ragguaglia a L. 145,362,837.75, presentando un aumento di L. 4,153,622.41 in confronto dello stesso periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 10 giugno 1902.* — Nella decade 1°-10 giugno 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 3,534,699.90, con un aumento di lire 232,552.97 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 10 giugno 1902 si ragguaglia a L. 54,808,111.21, e presenta un aumento di lire 3,776,643.30 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti del mese di maggio 1902.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (276 chilom.), nel mese di maggio 1902, confrontato con quello dello stesso mese 1901, fu il seguente:

		1902 maggio	1901
Passeggieri trasportati	Num.	225,000	237,283
» introito	L.	686,000	795,752.83
Bagagli e cadaveri	Tonn.	840	983
» introito	L.	87,300	103,201.77
Bestiame trasportato	Capi	15,935	13,149
» introito	L.	46,700	41,582.28
Merce trasportata	Tonn.	87,900	86,485
» introito	L.	870,000	910,379.22
Introito complessivo	»	1,690,000	1,850,916.10
» chilometrico	»	6,123.19	6,706.22
Proventi diversi	»	90,000	93,739.24
Introito generale	»	1,780,000	1,944,655.34
Spesa complessiva	»	940,000	892,067.77
» chilometrica	»	3,405.80	3,232.13
Introito netto	»	840,000	1,052 587.57

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Ferrovia Serajevo-Gorazda. — Le prefetture e sotto-prefetture hanno avuto vive raccomandazioni dal R. Console generale in Serajevo di sconsigliare i nostri costruttori ed operai dal recarsi colà pei lavori della ferrovia verso Gorazda essendo per ora più che sufficiente la mano d'opera che trovasi sul posto.

Ferrovie Spagnuole. — Fra poco nella *Gaceta de Madrid* sarà pubblicato l'appalto per la costruzione di una ferrovia, della lunghezza di 86 chilometri, da Alicante ad Alcoy, passante per S. Vincente, Agost, Castalle ed Ibi.

Ferrovie nella Rhodesia. — Si annunzia che la sezione di Salisburg a Gwelo, della linea ferroviaria destinata a riunire Bulawago a Salisburg è terminata. I progressi sono stati rapidi da parte di Salisburg come da Bulawago, nonostante le grandi difficoltà incontrate presso quest'ultima città, in seguito alla guerra, difficoltà che ostacolavano i trasporti dei materiali a Bulawago. Si spera che alla fine di quest'anno i traini possano circolare da Cape-Town a Beira via Bulawago, Salisburg e Umtali. Ciò è di una grande importanza per l'avvenire della Rhodesia, dove la mancanza delle comunicazioni si fa vivamente sentire per lo sviluppo dell'industria mineraria. Si discute a Umtali di costruire una linea destinata a riunire le *Mashonaland Railway*, alla vallata ove si trovano le proprietà della Peuhalonge e della Rezende, presso la frontiera portoghese. Questa linea favorirebbe lo sviluppo minerario delle regioni traversate.

Aggiungiamo che, allorquando la linea tra Bulawago e Wanhie sarà stata costruita, si cercherà di spingerla fino alle Cascate della Vittoria e da queste alla Riviera Kafwe, dove si scopriranno dei giacimenti ricchissimi di rame.

Ferrovie Caucasiche. — Secondo un dispaccio telegrafico da Tiflis, una nota, comunicata ai giornali, annunzia che al principio dell'anno sarà cominciata la costruzione della ferrovia da Oulu-Kanlu, sulla linea Alexandropol-Erivan, a Kiwroch, presso la frontiera persiana. Si progetta pure di prolungare la linea da Schak Tachsty fino a Tabriz. Il progetto di una linea fra Erivan e Dscholsa è stato abbandonato.

Notizie Diverse

Le linee telefoniche interurbane. — Secondo il progetto presentato dall'on. Galimberti, le linee telefoniche interurbane saranno costruite in 8 anni, con una spesa complessiva di L. 5,800,000.

Nel primo quadriennio saranno costruite le 53 linee del seguente elenco:

Genova-Ventimiglia, Torino-Ventimiglia, Roma Napoli, Torino-Moncenisio, Venezia-Padova, Milano-Genova, Bologna-Ferrara, Roma-Firenze, San Remo Oneglia, Bologna-Venezia, Genova-Savona, Cremona-Piacenza, Bergamo-Lecco, Bergamo-Brescia, Alessandria Casale, Verona-Mantova, Verona-Vicenza-Padova, Brescia-Cremona, Asti-Casale, Como-Lecco, Torino-Asti, Verona-Brescia, Savona-Oneglia, Como-Varese, Ferrara-Rovigo, Messina-Catania, Milano Brescia, Cremona-Mantova, Udine-Treviso, Piacenza-Parma, Bari-Molfetta, Bologna-Modena, Pavia-Casale, Mantova-Parma, Milano-Piacenza, Torino-Biella, Pavia-Novara, Milano-Cremona, Spezia-Carrara, Genova-Spezia, Biella-Novara, Carrara-Viareggio, Genova Alessandria, Modena-Reggio-Parma, Molfetta-Bisceglie-Trani-Barletta, Mantova-Modena, Catania-Acireale, Lecce-Brindisi, Novara-Vercelli, Casale-Vercelli, Palermo-Caltanissetta-Catania, Milano-Bergamo, Firenze Bologna.

Nel quadriennio successivo saranno costruite le seguenti 26 linee:

Napoli-Reggio Calabria-Messina, Napoli-Salerno-Potenza, Napoli-Benevento-Foggia-Barletta, Bari-Brindisi, Palermo-Trapani, Cagliari-Sassari, Avellino-Benevento, Catania-Siracusa, Bologna-Forlì-Pesaro-Ancona, Ancona-Chieti-Foggia, Napoli-Cosenza-Catanzaro-Reggio Calabria, Roma-Chieti, Roma Grosseto-Siena, Napoli-Caserta, Roma-Terni-Perugia-Arezzo, Ancona-Foligno-Terni, Ravenna-Forlì, Palermo-Messina, Girgenti-Caltanissetta, Brindisi-Taranto.

Nuova linea regolare marittima fra l'Inghilterra e l'Italia. — E' stata di recente istituita una nuova linea regolare di navigazione dal fiume Tyne alla costa italiana del Mar Tirreno e viceversa, senza trasbordo, per agevolare l'esportazione colà dei nostri prodotti. Da Genova, Livorno, Napoli, Messina e Palermo — o da porti intermedi, ove occorra — si prenderanno merci pel Tyne, senza trasbordo.

La Compagnia esercente ha assunto il nome di « The Mediterranean Line, » Geo. H. Elder e C , Newcastle on Thyne.

Società dei costruttori. — Si è costituita a Roma una Società fra costruttori, che ha eletto a Presidente il comm. Carlo Menotti. Scopo della nuova Società è quello di tutelare gl'interessi dei costruttori in armonia con quelli degli operai. Ad essa faranno capo i lavoratori delle varie arti e mestieri, cui dànno alimento le costruzioni, e così si avrà una forte organizzazione di lavoro di grande vantaggio per costruttori ed operai. Un ufficio speciale di collocamento sarà istituito presso la Società.

Uso dell'elettricità atmosferica. — Un telegramma da Las Palmas al *Daily Mail* reca che Clemente Figueras, ingegnere forestale alle Canarie, dopo lunghissimi studi sarebbe riuscito a trovare il modo di utilizzare direttamente l'elettricità atmosferica senza intermedio di dinami e di elementi chimici.

Egli ha già costruito, per applicare questa sua straordinaria invenzione, un apparato di cui ha fatto eseguire i singoli pezzi in diversi luoghi onde conservare il più assoluto segreto sul principio su cui l'invenzione è basata.

Egli si è limitato a dichiarare che la sua scoperta è della massima semplicità. Persona arrivata dalle Canarie dichiara di aver veduto l'apparato in opera e che nonostante la rozzezza dei materiali di cui dispone e la piccolezza dell'apparato, l'inventore è riuscito ad ottenere una corrente di wolts 550 e l'ha applicata ad un motore di venti cavalli.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Lavori e Forniture per Ferrovie.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Adunanza del Consiglio d'Amministrazione, 20 giugno). — Colla Ditta Ferdinando Zanoletti, di Milano, per fornitura di kg. 200,000 di piombo in pani;

Colla Ditta Giorgio Niccolini e C., di Firenze, per fornitura di n. 400 copertoni per carri da merci in tela di lino impregnati;

Colla Ditta Ferrino Cesare, di Torino, per fornitura di n. 200 copertoni come sopra;

Colla Cooperativa Braccianti ed affini, di Torino, per fornitura di n. 200 copertoni come sopra;

Colle Officine meccaniche di Milano per fornitura di n. 9 caldaie per locomotive;

Colla Ditta ing. Torriani e C., di Sampierdarena, per fornitura di n. 5 caldaie per locomotive;

Colla Società Italiana Ernesto Breda per costruzioni meccaniche, di Milano, per fornitura di n. 10 caldaie come sopra;

Colla Ditta G. B. Bianchi, di Como, per fornitura di chilogrammi 110,000 di cotone in filetto;

Colla Ditta Broglia e Rusconi, di Milano, per fornitura di chilogrammi 40,000 di stagno in pani.

Rete Sicula. — Colla Ditta Giuseppe Cocola per i lavori d'ampliamento della stazione di Lentini, L. 30,000;

Colla Ditta Matteo Viola per la costruzione d'una baracca in legname nella stazione di Leonforte per uso dormitorio del personale di macchina, L. 7460;

Colla Ditta Michele Sisto per l'esecuzione dei lavori di riparazione dei guasti verificatisi al canale dei molini, fra i km. 90.326 e 90.414 della linea Palermo-Porto Empedocle, L. 8000;

Colla Ditta ing. B. Köhler di Savona pei lavori di rafforzamento della travata metallica sul ponte Agrò, L. 171,220;

Colla Ditta stessa per le opere di rafforzamento delle travate metalliche di luce inferiore a m. 10, tra le stazioni di Catania e di Siracusa, L. 39,000;

Colla Ditta Antonino Menenda per l'esecuzione di lavori urgenti di difesa a mare, nella spiaggia di Contesse, fra i km. 331.141 e 331.800 da Palermo, e sulla spiaggia di Tremestieri per riparare i danni arrecati dalle mareggiate, L. 70,000;

Colla Ditta Antonio Pinto per i lavori di riparazione alle case cantoniere e cisterne fra le stazioni di S. Cataldo e Bivio, L. 3470.

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Ufficio Genio Militare di Viterbo — Roma — (30 giugno, ore 11, unico). — Appalto dei lavori di ordinario mantenimento e miglioramento degli immobili destinati o da destinarsi ad uso militare in Viterbo e sue adiacenze, dal 1° luglio 1902 al 30 giugno 1905, per L. 9000. Cauz. def. L. 900. Documenti 26 giugno.

Municipio di Formicola — Caserta — (30 giugno, ore 10). — Appalto dei lavori di sistemazione della strada Formicola Pontelatone via di Basso, L. 11,980. Cauz. provv. L. 1000. Cauz. def. decimo. Ultimazione lavori un anno. Fatali 15 luglio, ore 12.

Intendenza di Finanza di Cosenza — (30 giugno, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di costruzione d'un edificio ad uso della Brigata della R. Guardia di Finanza di Santa Tecla, in contrada Sant'Antonio di Calopezzati, L. 10,690. Dep. L. 500. Consegna lavori 4 mesi.

Municipio di Pontedassio — Porto Maurizio — (30 giugno, ore 12, def.). — Appalto dei lavori per la costruzione della condottura dell'acqua potabile, provvisoriamente aggiudicato per L. 30,531.29.

Municipio di Alba — Cuneo — (30 giugno, ore 11, unico). — Appalto dei lavori per la costruzione di un lavatoio pubblico, lire 17,310.35. Cauz. provv. L. 1000. Cauz. def. L. 2000.

R. Prefettura di Potenza (30 giugno, ore 10, unico). — Appalto dei lavori per la costruzione di alcune opere di consolidamento lungo il primo tronco della strada nazionale n. 55 fra il cimitero di S. Andrea di Conza ed Atella, e più precisamente fra i km. 53 e 58, L. 13,974.77. Cauz. provv. L. 500. Cauz. def. decimo. Ultimazione lavori 6 mesi. Documenti 24 giugno.

Municipio di Rocchetta Belbo — Cuneo — (3 luglio, ore 12, secondo incanto). — Appalto dei lavori per la costruzione della strada intercomunale Rocchetta Belbo-Campetto, di m. 4295, provvisoriamente aggiudicato prima al sig. Forastelli Guido per L. 108,340.05 e quindi in grado di ventesimo al signor Revello Pietro fu Bartolomeo per L. 102,923.05.

R Prefettura di Trapani (4 luglio, ore 10, def.). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione del tronco di strada nazionale n. 68 Palermo-Trapani compreso fra il ponte sul torrente Finocchio e la città di Trapani, di m. 54.773, escluse le traverse di Alcamo, del Borgo dell'Annunziata in territorio di Monte San Giuliano del sobborgo di Trapani, di m. 4233, e per conservare le opere d'arte che la corredano durante il sessennio 1902-1908, provvisoriamente aggiudicato per L. 304,670.21. Cauz. provvisoria L. 15,000.

Municipio di Vestone — Brescia — (5 luglio ore 10, unico). — Appalto dei lavori della condottura dell'acqua potabile, in due lotti: 1° lotto: opere a corpo, L. 904.08. Cauz. provv. L. 50; 2° lotto; id. a misura, L. 12,108.68. Cauz. provv. L. 450.

R. Prefettura di Ferrara (8 luglio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori occorrenti per l'escavo e la sistemazione del canale emissario di Burana, da Ferrara a Valpagliaro, per complessive lire 425,200. Documenti 30 giugno. Cauz. provv. L. 10,000.

Deputazione Provinciale di Genova (9 luglio, ore 10, def.). — Appalto di tutti i lavori necessari per le fondazioni del ponte sul torrente Polcevera a Cornigliano Ligure, lungo la strada provinciale litoranea, L. 527,135.08, di cui L. 512,135.08 per lavori a misura e L. 10,000 per compensi a corpo. Consegna lavori 6 mesi. Documenti 30 giugno, ore 16. Cauz. provv. L. 25,000.

R. Prefettura di Napoli (14 luglio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti al mantenimento degli alvei e delle altre opere esistenti nella bonifica dei torrenti di Somma e Vesuvio e per l'estrazione di arena, fitto di pascolo e di zone di terreno lungo i torrenti stessi, durante il triennio dal 1° luglio 1902 al 30 giugno 1904, per complessive L. 106,000. Documenti 4 luglio. Cauz. provv. L. 10,000.

R. Prefettura di Bari (19 luglio, ore 10). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti per la manutenzione delle opere d'arte del porto nuovo di Bari durante il sessennio 1902-1908, per complessive L. 295,800. Documenti 11 luglio. Cauz. provv. L. 20,000. Fatali da destinarsi.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		Giugno 14	Giugno 21
Azioni Ferrovie Biella	L.	550	540
» » Mediterranee	»	445.50	446
» » Meridionali	»	654.50	655.50
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	»	398	398
» » » (2ª »)	»	380	380
» » Secondarie Sarde	»	225	225
» » Sicule	»	666	666
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e			
» » Sicule *A. B. C. D.*	»	345.50	344.50
» » Cuneo 3 0/0	»	363	363
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1/2 %	»	99.50	100
» » Mediterranee 4 0/0	»	501	501.50
» » Meridionali	»	336	335.25
» » Palermo-Marsala-Trapani	»	320.50	321.50
» » » 2ª emiss. »		313.50	313.50
» » Sarde, serie *A*	»	335	334
» » » serie *B*	»	335	334
» » » 1879	»	335	334
» » Savona	»	362	362
» » Secondarie Sarde	»	510	509
» » Sicule 4 0/0 oro	»	522.50	521.50
» » Tirreno	»	512	512
» » Vittorio Emanuele	»	364	362.50

Avvisi delle Società Ferroviarie

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima, sedente in Firenze
Capitale L. 260 milioni interamente versato

Esercizio della Rete Adriatica.

Si notifica ai signori Azionisti che, a partire dal 1° luglio p. v., le sottoindicate Casse sono incaricate di pagare la **Cedola (Coupon) N. 64 di Lire 12.50** per il semestre d'interessi scadente il 30 giugno 1902, ed inoltre, a forma della deliberazione dell'Assemblea del 28 maggio, altre **L. 5** al portatore della cedola stessa.

N.B. Pari somma di L. 5 sarà pagata ai portatori delle cartelle di godimento corrispondenti alle Azioni rimborsate, verso presentazione della Cedola 64 da staccarsi dalla cartella di godimento.

Firenze, Bologna, Cassa della Società.
Milano, Zaccaria Pisa.
Genova, Cassa Generale.
Ancona, Napoli, Torino, Roma, Livorno, Venezia, Banca d'Italia.
Parigi, Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.
» Società Gen. di Credito Industriale e Commerciale.
Ginevra, Bonna e C.
Basilea, De Speyr e C.
Berlino, Robert Warschauer e C.
» Berliner Handels Gesellschaft.
» Meyer Cohn.
» Deutsche Bank.
Londra, Baring Brothers e C. Limited.
Francoforte s/M, Frankfurter filiale der Deutschen Bank.
Vienna, I. R. priv. Stab. Austr. di Credito p. Comm. ed Ind.
(al cambio che sarà indicato più tardi.)

S'informano altresì i signori Azionisti che la Società riceve le proprie Azioni in deposito a custodia gratuita.

Firenze, 16 giugno 1902. LA DIREZIONE GENERALE.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1901-1902. — *Dal 1° al 10 Giugno 1902. — 34ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)				RETE SECONDARIA			
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze		Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	
Chilometri in esercizio .	**4760**	**4726**	+	**34**	**1028**	**1033**	—	**5**
Media.	**4760**	**4729**	+	**31**	**1018**	**1030**	—	**12**
Viaggiatori	1,600,376.23	1,404,117.46	+	196,258.77	73,224.39	66,316.58	+	6,907.81
Bagagli e cani. . . .	83,565.18	72,055.73	+	11,509.45	1,932.24	1,666.11	+	266.13
Merci a G.V. e P.V. acc.	367,670.72	365,361.04	+	2,309.68	11,331.67	10,679.55	+	652.12
Merci a P. V. . . .	2,345,649.76	2,165,621.56	+	180,028.20	95,652.07	90,234 23	+	5,417.84
TOTALE .	4,397,261.89	4,007,155.79	+	390,106.10	182,140.37	168,896.47	+	13,243.90
	Prodotti *dal 1° Luglio 1901 al 10 Giugno 1902.*							
Viaggiatori	53,194,151.06	53,084,505.37	+	109,645.69	2,228,269.69	2,243,036.79	—	14,767.10
Bagagli e cani. . . .	2,707,546.78	2,734,869.64	—	27,322.91	55,831.55	57,577.73	—	1,746.18
Merci a G.V. e P. V. acc.	13,494,384.43	12,957,827.59	+	536,556.84	457,519.27	436,202.15	+	21,317.12
Merci a P. V. . . .	70,529,070.91	67,145,221.83	+	3,383,849.08	2,696,064.11	2,549,974.24	+	146,089.87
TOTALE .	139,925,153.13	135,922,424.43	+	4,002,728.70	5,437,684.62	5,286,790.91	+	150,893.71
	Prodotto per chilometro.							
della decade	923.79	847.90	+	75.89	177.18	163.50	+	13.68
riassuntivo	29,396.04	28,760.56	+	635.48	5,341.54	5,132.81	+	208.73

(*) La linea Milano-Chiasso (km: 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

ANNUNZI

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

BIGLIETTI SEMPLICI					BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO					
(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	Londra (2)		Parigi (3)		Londra (4) (Diritto di porto compreso)			Parigi (5)		
	1a classe	2a classe	1a classe	2a classe	1a classe	2a classe	validità	1a classe	2a classe	validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais e via Boulogne) .	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 65	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	-			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	--			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	-			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	-			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possone recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quande i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno, italiano.

ANDATA — Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

STAZIONI	1a e 2a CLASSE							Treno lusso PENINSULAR-EXPRESS part. da Londra il venerdì
					(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	—	9 — a.	10 — a.	—	—	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	—	—		—	11 — a.	—		—
Douvres. . . . . . . —	—	11 06 a.		—	1 — p.	11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	—	12 31 p.		—	2 20 p.	12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	(F)	12 35 p.		—	2 24 p.	12 24 a.		12 24 a.
	W. R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 20 p.		—	3 — p.	1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 26 p.		—	3 06 p.	1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.		1 58 p.		—		2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.		1 59 p.		—		2 31 a.		
Folkestone . . . Par.			11 50 a.	—				
Boulogne (Buffet) Maritime o. I. oc. Arr.			1 30 p.	—				
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.			1 34 p.	—				
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.			2 20 p.	—				
Boulogne (Buffet) Central Arr.			2 25 p.	—				
Boulogne (Buffet) Central Par.			2 35 p.	—				
Amiens (Buffet) Arr.		3 44 p.	4 10 p.	—	5 16 p.	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.		3 49 p.	4 15 p.	—	5 21 p.	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.	5 45 p.	5 50 p.	—	7 — p.	5 50 a.		Per la grande cintura
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	5 52 p.	—	7 42 p.	—	7 42 p.	7 03 a.		
Paris-PLM (Buff.) Arr.	6 32 p.	—	8 32 p.	—	8 32 p.	7 43 a.		
	1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)	1a 2a cl.	1a 2a cl.	Lusso (X)	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	10 20 p.	10 30 p.	1 35 p.	9 30 a.	2 — p.	
Dijon . . . . Arr.	12 20 p.	1 33 a.	2 40 a.	3 45 a.	5 38 p.	2 24 p.	7 15 p.	9 35 a.
Evian . . . . —	2 16 p.	10 45 a.	—	2 16 p.	—	—	—	—
Genève . . . . —	10 43 a.	6 57 a.	—	11 14 a.	—	10 45 p.	—	—
Le Fayet-St-Gervais (Chamonix). . . . —	3 31 p.	12 20 p.	—	8 — p.	—	—	—	[illegible] — p.
Aix-les-Bains . . . . —	8 58 a.	6 02 a.	6 46 a.	1 54 p.	9 39 p.	8 51 p.	12 21 a.	1 42 p.
Chambéry. . . . . . —	9 34 a.	6 37 a.	7 10 a.	2 31 p.	9 59 p.	9 26 p.	12 45 a.	2 03 p.
Modane . . . . —	1 46 p.	—	9 57 a.	7 42 p.	12 29 a.	—	3 34 a.	4 55 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	18 55	—	14 22	4 55	—	—	8 20 a.	21 16
Torino. . . . . . . Par.	20 —	—	14 50	6 45	—	—	8 45	Sleeping-cars con Dining-car
Novara . . . . . . Arr.	21 56	—	16 47	9 14	—	—	10 55	
Milano . . . . . . Arr.	23 05	—	17 45	10 15	—	—	12 6	
Venezia. . . . . . Arr.	—	—	23 30	—	—	—	18 45	
Torino. . . . . . . Par.	20 05	—	15 —	5 25	—	—	8 40	
Genova . . . . . . Arr.	23 20	—	18 25	8 45	—	—	12 —	
San-Remo. . . —	5 45	—	23 33	—	—	—	16 44	
Pisa. . . . . —	3 20	—	23 25	12 35	—	—	17 —	
Firenze . . . . —	7 15	—	1 20	17 28	—	—	19 15	
Livorno. . . . —	5 36	—	0 7	15 5	—	—	18 —	
Roma . . . . —	10 10	—	7 —	19 15	—	—	23 48	
Napoli . . . . —	18 35	—	13 36	0 35	—	—	7 —	
Brindisi . . . . . . —	—	—	8 16	—	—	—	18 7	
Torino. . . . . . . Par.	20 05	—	—	—	—	—	8 40	21 30
Alessandria . . . . Arr.	21 32	—	—	—	—	—	10 13	22 59
Bologna . . . . —	2 31	—	—	—	—	—	14 50	3 01
Ancona . . . . —	7 13	—	—	—	—	—	23 —	6 40
Brindisi. . . . —	21 48	—	—	—	—	—	10 59	17 20
Firenze . . . . —	6 34	—	—	—	—	—	18 3	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	13 10	—	—	—	—	—	23 25	
Napoli. . . . . . . Arr.	18 35	—	—	—	—	—	7 —	

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . Par.	8 50	—	—	15 5	Lusso (X)	—	—
Roma . . . . —	14 30	—	—	23 10		—	—
Firenze . . . . —	21 10	—	—	6 10	—	—	—
Brindisi . . . . —	7 —	—	—	17 33	—	—	—
Ancona . . . . —	20 25	—	—	5 35	—	—	—
Bologna. . . . . . . —	1 35	—	—	10 30	—	10 30	—
Alessandria . . . . . —	7 15	—	14 20	17 10	—	21 55	—
Torino. . . . . . . Arr.	9 2	—	16 05	19 10	—	23 35	—
Brindisi. . . . . . Par.	—	—	18 35	—	—	9 42	—
Napoli. . . . . —	8 50	—	15 50	—	—	23 15	—
Roma . . . . —	14 50	—	21 —	—	14 20	8 15	—
Livorno . . . . —	21 6	—	2 —	8 30	19 25	13 15	—
Firenze . . . . —	19 35	—	21 5	7 15	17 30	12 10	—
Pisa. . . . . —	22 15	—	3 5	9 8	20 45	15 —	—
San Remo . . . —	18 32	—	1 45	8 9	—	14 15	—
Genova . . . . —	3 5	—	7 5	14 55	0 35	20 —	—
Torino. . . . . . . Arr.	7 —	—	10 25	19 10	4 50	23 35	—
Venezia . . . . . . Par.	—	—	—	8 45	—	14 —	—
Milano . . . . . . Par.	—	—	7 5	16 —	—	20 15	—
Novara . . . . —	—	—	8 7	17 1	—	21 15	—
Torino. . . . . . . Arr.	—	—	10 20	19 5	—	23 10	—
	(D)						
Torino. . . . . . . Par.	7 45	—	13 30	19 30	4 26	—	24 —
Modane (ora franc.) . —	11 35 a.	—	5 20 p.	10 10 p.	7 24 a.	—	3 20 a.
Chambéry . . . . . . —	3 — p.	—	8 38 p.	12 22 a.	9 35 a.	6 47 a.	5 57 a.
Aix-les-Bains . . . . —	3 44 p.	—	9 12 p.	12 04 a.	9 55 a.	7 22 a.	6 18 a.
Le Fayet-St-Gervais —	11 15 a.	—	4 15 p.	2 — p.	—	—	—
Évian . . . . . —	12 38 p.	—	5 32 p.	—	—	4 40 a.	—
Genève . . . . —	1 52 p.	—	8 02 p.	9 10 p.	—	5 52 a.	3 38 a.
	1a cl.						
Dijon . . . . —	12 4 a.	—	1 59 a.	5 9 a.	2 19 p.	1 23 p.	11 33 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	6 9 a.	—	6 38 a.	9 23 a.	6 41 p.	6 31 p.	5 15 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 12 a.		—	10 3 a.	—	6 47 p.	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	8 03 a.		—	10 52 a.	—	7 42 p.	
	1a 2a cl.	(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl.	Déjeun. 1a 2a cl. W.R(A)		Pranzo 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	8 40 a.	9 35 a.	10 30 a.	11 20 a.	—	9 — p.	
Amiens (Buffet) Arr.	10 28 a.		12 mer.	12 52 p.	—	10 46 p.	
Amiens (Buffet) Par.	10 33 a.		12 20 p.	12 57 p.	—	10 51 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	12 18 p.		1 50 p.		—		
Boulogne (Buffet) Central Par.	12 28 p.		1 58 p.		—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.			1 58 p.		—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.			2 12 p.		—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora E. oc. Par.			2 08 p.		—		
Folkestone . . . Par.			4 10 p.		—		
Boulogne-Tintelleries Arr.	12 07 p.				—	12 31 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.	12 09 p.				—	12 33 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.	12 45 p.			2 55 p.	—	1 12 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.	12 57 p.	1 15 p.		3 01 p.	—	1 21 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.	1 30 p.			3 19 p.	—	1 39 a.	
Calais Maritime ora Eur. occ. Par.	1 26 p.			3 15 p.	—	1 35 a.	
Douvres. . . . . . . —	3 05 p.			5 15 p.	—	3 40 a.	
Londres Victoria . Arr.	—			7 — p.	—	—	
Londres Ch.-Cross. Arr.	4 55 p.		5 50 p.	—	—	5 40 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant riservato ai viaggiatori di 1a classe. Non sono ammessi i viaggiatori di 2a classe se non pagano il supplemento dalla 2a alla 1a classe. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 10.30 ant. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Calais col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 11.20 ant. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.30 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino. — (X) Dal 20 novembre al 9 gennaio i treni di lusso Parigi-Roma avranno luogo tre volte per settimana, cioè: il lunedì, mercoledì e venerdì in partenza da Parigi; martedì, giovedì e sabato in partenza da Modane. Dal 10 gennaio fino al 15 maggio tutti i giorni. Questo treno è composto di *wagons-lits* e di *restaurant*.

Torino, 1902 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Bodoni, 2.

G. Pantaleoni Dirett. prop. responsabile

ANNO XXXV. Sabato, 28 Giugno 1902 NUM. 26.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi .... Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

CONCESSIONE DI STRADE FERRATE COMPLEMENTARI

Pubblichiamo la Relazione Ministeriale al disegno di legge presentato alla Camera nella seduta del 19 giugno 1902 sulle Ferrovie complementari.

Signori!

Nella tornata del 19 maggio 1901, discutendosi la mozione presentata dall'on. Lucchini ed altri onorevoli deputati, sulla costruzione delle ferrovie complementari contemplate dalle leggi 29 luglio 1879 e 20 luglio 1888, il Governo prendeva formale impegno di studiare se ed in quanto le linee rimaste da costruire rispondessero tuttora ai reali bisogni ed alle aspirazioni delle popolazioni interessate, e se adottando al caso modalità diverse di costruzione e di esercizio si potesse formulare un programma da permettere di mantenere gli impegni assunti colle precitate leggi, conciliabilmente colle esigenze della finanza.

Ora è a voi noto che di tali studi venne incaricata la Commissione istituita con Reale Decreto 20 luglio 1901, ed è appunto in base alle risultanze dei medesimi che oggi il Governo può sottoporre alle vostre deliberazioni il presente Disegno di legge, col quale, mentre vi chiede facoltà di provvedere con Decreto Reale alla concessione all'industria privata di talune di dette linee, mediante sovvenzione da non sorpassare limiti prestabiliti ed a quei migliori patti di costruzione e di esercizio che gli sarà possibile di ottenere, avvisa altresì ai provvedimenti per la completa soluzione di questo problema che tanto interessa il Paese.

Le ferrovie o tronchi che ancora rimangono a costruire sono le seguenti, in ordine di categoria, secondo le tabelle annesse alle leggi 29 luglio 1879 e successive:

a) 1ª categoria:
1) Eboli-Reggio (tronco Lagonegro-Castrocucco) circa chilometri 37; 2) Direttissima Roma-Napoli (tronchi da Roma a Formia e Minturno-Napoli) circa km. 191;

b) 2ª categoria:
3) Cosenza-Nocera (tronco Pietrafitta-Nocera) circa chilometri 47; 4) Cuneo-Ventimiglia (tronchi da Vievola a Ventimiglia) circa km. 62; 5) Bassano-Primolano circa km. 31;

c) 3ª categoria:
6) Casarsa-Gemona (tronco Spilimbergo-Gemona) circa km. 32; 7) Aulla-Lucca (tronchi da Bagni di Lucca ad Aulla) circa km. 72; 8) Gaiano Borgo San Donnino circa km. 23; 9) Bologna-Verona (tronchi da Poggio Rusco a Verona) circa km. 57; 10) S. Arcangelo-Fabriano (tronchi da S. Arcangelo ad Urbino) circa km. 62;

d) 4ª categoria:
11) Cremona Borgo San Donnino (tronchi da Croce San Spirito a Borgo San Donnino) circa km. 35; 12) Adriatico-Fermo-Amandola circa km. 52; 13) Monza-Besana circa km. 15; 14) Besana-Oggiono circa km. 14; 15) Cento-San Pietro in Casale circa km. 11; 16) Fano-Santa Barbara circa km. 41; 17) Lecce-Francavilla con diramazione Novoli-Nardò circa km. 91; 18) Castelvetrano-Porto Empedocle colle diramazioni Girgenti-Favara e Naro-Canicattì circa km. 158. Totale circa km. 1031.

Le conclusioni alle quali per ciascuna linea è addivenuta la prefata Commissione possono riassumersi così:

Per una linea, e cioè la Cento San Pietro in Casale, la Commissione non fa proposte di costruzione, ritenendola non più necessaria nè reclamata, dopo la concessione già avvenuta della Cento-San Giovanni in Persiceto ed in vista di altra domanda di concessione in corso di istruttoria per la Cento-Ferrara;

Per altre 11 la Commissione propone, ed il Governo ne accoglie il concetto, che sieno da affidare in concessione di costruzione e di esercizio all'industria privata mediante adeguata sovvenzione.

Queste linee sono: Direttissima Roma-Napoli; Cuneo-Ventimiglia; Bassano-Primolano; Sant'Arcangelo-Fabriano; Cremona-Borgo San Donnino; Adriatico-Fermo-Amandola; Monza-Besana; Besana-Oggiono; Fano-Santa Barbara; Lecce-Francavilla; Castelvetrano-Porto Empedocle.

Per rendere pienamente attuabile tale concetto, la Commissione ha riconosciuto la necessità di elevare il limite massimo di sovvenzione consentito per le complementari dalla legge 30 aprile 1899, n. 168, ed il Governo concorrendo in tale concetto propone di portare detto limite da L. 6000 a L. 8000.

Però la Cuneo-Ventimiglia e la Sant'Arcangelo-Fabriano non potrebbero, secondo le previsioni della Commissione,

trarre beneficio efficace da questa nuova disposizione legislativa, perchè la sovvenzione occorrente sarebbe all'incirca di L. 10,000.

Ma anche la Sant'Arcangelo-Fabriano può fruire dei vantaggi di questa legge mediante concessione unica con la Fano-Santa Barbara, linea questa che la completa, dovendosi considerare come una sua necessaria diramazione, e la quale importando una assai minore spesa di costruzione e di esercizio può con l'eccesso di sussidio che le verrebbe accordato mantenere nel limite di L. 8000 la sovvenzione chilometrica occorrente per la concessione delle due linee.

Era vivo desiderio del Governo di comprendere nel disegno di legge anche la linea Cuneo-Ventimiglia; però, stando alle proposte della Commissione, si dovrebbe seguire per la sua esecuzione il tracciato che da Vievola raggiunge la frontiera Nord e di là attraversando il territorio francese e correndo lungo la valle del Roia arriva alla frontiera del territorio Sud per continuare verso e fino a Ventimiglia.

E' evidente che per questo fine occorre prendere definitivi accordi, che già si sono intavolati, col Governo della vicina Repubblica, la quale si ritiene ben disposta ad assecondare le nostre vedute, avendo già presentata al Parlamento la legge per la concessione della linea cadente sul territorio rispettivo.

Il Governo prende pertanto impegno formale di presentare le necessarie proposte quando siano intervenuti tali accordi col Governo francese.

La Commissione ritenne poi che la costruzione delle linee Spilimbergo-Gemona e Gaiano-Borgo-S. Donnino possa essere differita, e il Governo non può discostarsi da tale parere che è giustificato con copiosi argomenti; e soltanto a proposito della prima, per agevolare le comunicazioni fra i Comuni delle due sponde del Tagliamento e l'eventuale prolungamento della tramvia Udine-San Daniele, assume impegno, secondo la proposta della Commissione, di contribuire alla costruzione già deliberata del Ponte a Pinzano con una maggiore somma in guisa da affrancare il pedaggio che forma la base finanziaria combinata dall'apposito Consorzio con la Ditta costruttrice.

Non rimaneva quindi a provvedere che alle quattro linee seguenti, e cioè: Lagonegro-Castrocucco, Pietrafitta-Nocera Tirinese, Poggio Rusco-Verona e Bagni di Lucca-Aulla, per le quali la Commissione propone che il Governo ne assuma la costruzione.

E noi, seguendo il parere della Commissione, vi presentiamo per le dette quattro linee, nonchè per la Castelvetrano-Porto Empedocle (in vista delle sue eccezionali condizioni, come si dirà in appresso), speciali provvedimenti, avvertendo però, che al sistema di costruzione diretta riteniamo preferibile quello della concessione all'industria privata con modalità poco dissimili da quelle adottate con le leggi 20 luglio 1888 e 2 luglio 1896 per linee tra le più difficili.

A tutti sono note le non liete conseguenze finanziarie cui diedero luogo le costruzioni dirette per conto dello Stato, mentre il sistema della concessione, oramai preferito anche in altri paesi, consente sollecita costruzione delle linee e ne garantisce la buona riuscita anche nei riguardi dell'esercizio.

Le linee per le quali il Governo vi domanda facoltà di provvedere alla loro costruzione, costituiscono tre distinti gruppi e cioè:

1. Linee della Sicilia	Km.	400
2. Linee della Calabria e Basilicata	»	198
3. Linee della media ed alta Italia	»	85
Totale . . .	Km.	683

I seguenti brevi cenni per ciascun gruppo mirano ad illustrare e dar ragione dei concetti cui sono informate le nostre proposte.

1. — Linee della Sicilia.

Per la Sicilia, attenendoci completamente alle conclusioni cui, dopo maturi studi e visite locali, è addivenuta la Commissione, anzichè costruire la Castelvetrano-Porto Empedocle e diramazioni a scartamento ordinario lungo chilometri 158 con una spesa di 55 milioni, vi proponiamo di costruire invece una intera Rete a scartamento ridotto che con sviluppo presso che doppio importerà una spesa minore e colla quale, come leggesi nella relazione della Commissione « non solo si mettono in rapida ed economica comunicazione tutti i centri agricoli e tutte le solfare di quella regione coi porti di Sciacca, di Porto Empedocle, di Licata, ma bensì con le stazioni di Castelvetrano, di Girgenti, di Canicattì e di Licata, delle Reti Sicula-occidentale e Sicula, e con la stazione terminale della strada ferrata, anche essa a scartamento di un metro, che da San Carlo giunge fino a Palermo; e così questa nuova rete, allacciandosi alla linea San Carlo-Corleone-Palermo, formerà un insieme di circa 430 chilometri tutti dello scartamento di un metro, mediante i quali la parte meridionale dell'isola sarà congiunta nella maniera più facile non solo ai suoi naturali punti di sbocco, ma anche con la parte settentrionale, cioè a Palermo ».

2. — Linee della Calabria e Basilicata.

Per la legge del 1879 rimarrebbero a costruirsi la Lagonegro-Castrocucco, chilom. 37 per L. 48,000,000 e la Pietrafitta-Nocera, chilom. 43 per L. 57,000,000. La Commissione invece propone ed il Governo vi si associa di costruire:

1) La Lagonegro-Castrovillari-Spezzano Albanese, che attraversando la Basilicata si congiungerebbe in stazione di Spezzano alla Sibari Cosenza; e questa sostituirebbe la Lagonegro-Castrocucco;

2) La Cosenza-Paola che, congiungendo due delle più importanti città della Calabria, avvicinerebbe Cosenza a Napoli ed a tutta l'Italia settentrionale di ben 120 chilom. in confronto all'attuale via per Sibari;

3) Il tronco Pietrafitta-Rogliano cui convergono in gran parte i prodotti della Sila.

E qui crediamo opportuno porre in evidenza il concetto che ha anche guidato il Governo nella proposta di costruire a scartamento ridotto le anzidette linee in Sicilia ed in Calabria e Basilicata; quello cioè di creare il nucleo di due grandi reti economiche da completarsi con successive concessioni, quande le condizioni del pubblico erario e larghi concorsi degli enti locali lo consentiranno in modo da poter, in progresso di tempo, soddisfare completamente i desideri di quelle laboriose popolazioni.

Ed infatti in Sicilia potranno venire costruite:

1) La Giardini-Leonforte, che s'innesterebbe alla progettata Piazza Armerina-Assoro, farebbe centro a Nicosia e potrebbe diramarsi da una parte fino a Mistretta e Santo Stefano di Camastra e dall'altra fino a Termini;

2) La Paternò-Nicosia per la valle del Salso;

3) La Siracusa-Ragusa-Vizzini;

4) La Piazza Armerina-Terranova;

5) Ed infine la Piazza Armerina-Caltanisetta-Canicattì; ed è evidente che con queste linee tutta la Sicilia sarebbe soddisfatta.

In Calabria del pari alle linee che si propongono potranno far seguito:

1) La linea longitudinale da Potenza a Castrovillari e Spezzano Albanese per Corleto-Perticara, Armento, Senise, Neopoli, Terranova e Civita per le valli della Camastra, dell'Agri, del Serrapotano e del Sinni, la quale percorrendo tutta la Basilicata congiungerebbe Potenza con Cosenza e colla maggior parte del suo territorio;

2) L'altra linea, pur tanto reclamata, che distaccandosi dalla precedente in stazione di Corleto Guardia percorrerebbe le vallate del Sauro e dell'Agri e si allaccerebbe a Ferrandina alla Potenza-Metaponto: donde continuerebbe per Matera, centro che da lungo tempo attende

una ferrovia, ed Altamura; e quindi potrebbe congiungersi col porto di Bari;

3) Il prolungamento della Cosenza-Paola fino a Cotrone attraverso la Sila;

4) Il prolungamento fino a Nocera della Cosenza-Pietrafitta;

5) La Rogliano-Marcellinaro;

6) La Piana di Palmi-Gioia Tauro;

7) La Santa Venere-Monteleone-Serra-Mongiana, che potrebbe poi essere allacciata con la eventuale Maropati-Gioia e con una linea tendente alla Marina di Soverato sul Ionio.

Tutte linee, per le quali le popolazioni e le Amministrazioni avrebbero sin d'ora espresso i loro voti dei quali il Governo per ora non può curare la soddisfazione.

Il centro di questa grande rete sarebbe Cosenza, d'onde la opportunità e la convenienza che anche la Cosenza-Paola sia a scartamento ridotto: ma siccome questa linea costituisce anche il completamento della Sibari Cosenza, così nasce la necessità che ove non sia dato di costruirla a scartamento ordinario, si provveda al collocamento della terza rotaia sul tronco Cosenza-Spezzana-Sibari, affine di assicurare la continuità dei trasporti, senza trasbordo, fino a Lagonegro, Sibari e Rogliano, ed è appunto in tale intendimento che il Governo è venuto nella determinazione di elevare per la detta Cosenza-Paola fino a L. 12,000 la sovvenzione per chilometro, con che si potrà far fronte sicuramente alla occorrente spesa.

La costituzione di queste due grandi Reti in Sicilia ed in Calabria e Basilicata non si sarebbe mai resa possibile, senza ricorrere all'adozione dello scartamento ridotto.

La natura e la conformazione dei terreni attraversati, e la ubicazione dei diversi centri abitati da servire, avrebbero obbligato, ove si fosse voluto mantenere lo scartamento ordinario, a sostenere spese di costruzione prima, e di esercizio poi, assolutamente impari all'importanza del traffico che fin d'ora può prevedersi sarà per svilupparsi in quelle regioni. E quanto alle spese di esercizio, viste le accidentalità dei tracciati, la prevalenza dei tratti in regioni malariche, e le difficoltà di manutenzione di linee tagliate e posate sui terreni cattivi ed instabili, non avrebbero potuto essere (anche nella migliore delle ipotesi, di una completa applicazione di servizio economico) inferiori alle L. 6000 per chilometro, mentre invece i prodotti lordi non potranno che difficilmente essere superiori alle lire 3000. E quindi lo Stato dopo aver sostenuto una ingiusta spesa di costruzione avrebbe pur dovuto colmare annualmente il *deficit* dell'esercizio in ragione di L. 3000 per chilometro.

E malgrado ciò il vantaggio sentito dalle popolazioni sarebbe stato assai scarso. Tanto nelle regioni attraversate dalle nuovo linee della Calabria e della Basilicata che in quelle attraversate dalla Castelvetrano-Porto Empedocle, gli abitati sono quasi sempre collocati in sommità o quasi dei monti, stante la presenza della malaria nelle vallate, e la insufficiente sicurezza pubblica che si aveva nei tempi passati.

La ferrovia a scartamento ordinario, se con ingenti spese può vincere le difficoltà opposte dalla natura e conformazione del terreno, non può per le sue ampie curve e per le pendenze limitate sempre avvicinarsi, senza soverchiamente viziare il tracciato, ai paesi, i quali in moltissimi casi rimangono a distanze considerevoli dagli scali ferroviari, opponendo così una prima e grande difficoltà allo svilupparsi del traffico.

Basta gettare uno sguardo sul libro orario delle strade ferrate per vedere da quali e grandi distanze si trovino separati dalla ferrovia la maggior parte degli abitati di parte dell'Italia Meridionale e della Sicilia, e per giudicare del danno inevitabile che i traffici locali devono subire.

Una seconda difficoltà opposta allo sviluppo del traffico sta nel numero limitatissimo di corse che la ferrovia ordinaria può effettuare nel caso di un traffico tanto limitato come quello che si prevede. Due coppie di treni al giorno, le quali poi, dovendo per il trasporto delle corrispondenze postali essere in coincidenza coi treni delle linee principali, vengono il più delle volte ad effettuarsi in ore assolutamente incomode per il pubblico, il quale di conseguenza è condotto a servirsi della ferrovia nei soli casi in cui assolutamente non può farne a meno.

Terza difficoltà, infine, è quella della elevatezza delle tariffe; queste di fronte al forte costo del treno-chilometro non possono essere sensibilmente diminuite che nel caso cui vi sarà possibilità di richiamarvi maggiore movimento di persone e merci.

Ma pur troppo, tanto la Basilicata che la Calabria, e la parte meridionale della Sicilia, per molti anni ancora non sono in grado di offrire in quantità sufficiente un simile movimento, e le tariffe attuali non potranno essere ridotte in quella regione che le condizioni generali delle località potrebbero richiedere.

I vantaggi che si otterranno con l'adozione dello scartamento ridotto combinato coll'applicazione del servizio economico invece sono importantissimi:

1) Anche aumentando sensibilmente la lunghezza delle ferrovie da costruirsi (cosicchè in Sicilia da 15 chilometri salgono a circa 400 chilometri) la spesa totale di costruzione risulta sensibilmente diminuita;

2) Le spese d'esercizio, anche aumentando la frequenza dei treni come si dirà in appresso, potranno, adottando tutte le modalità del servizio economico, essere limitate nella ragione di circa L. 3000 al chilometro, così da pareggiare quasi gli introiti e di conseguenza da eliminare l'onere annuo dello Stato per eccedenza delle spese sugli introiti;

3) Il tracciato della linea potrà essere studiato in modo da avvicinare quasi tutti i centri abitati. Per la rete Sicula lo studio già fatto dalla Commissione ha dimostrato ciò essere possibile, anzi venne riconosciuta la possibilità di stabilire, con lieve onere, opportune diramazioni per il servizio dei centri solfiferi più importanti;

4) Il numero minimo delle coppie dei treni potrà essere stabilito in tre al giorno;

5) Le tariffe potranno essere ridotte dal 20 al 30 per cento ed insieme alla riduzione, potranno, sull'esempio di quanto si pratica sulle ferrovie dell'estero, che servono regioni essenzialmente agricole, accordare le seguenti facilitazioni, il cui solo enunciato farà comprendere il grande vantaggio che ne verrà alle popolazioni:

a) Per i lavoratori dei campi e per gli operai in genere l'istituzione di abbonamenti settimanali su basi ridottissime;

b) Per il trasporto dei prodotti del cortile, della stalla e dell'orto e per spedizioni fino a 50 chilogrammi, maggiori ribassi speciali con trasporto gratuito dei recipienti vuoti di ritorno;

c) Per i contadini che si recano sul mercato, trasporto quasi gratuito con almeno un treno della giornata, fino a 50 chilogrammi dei loro prodotti dell'orto, del cortile e della stalla.

Nè il fatto del trasbordo ai transiti può avere alcuna importanza, essendochè per quanto riguarda i viaggiatori, questi già col sistema ordinario devono scendere da un treno per salire sull'altro: quanto alle merci sarà gratuito.

Questi grandi vantaggi che presenta lo scartamento ridotto, indussero oramai la convinzione che sia assolutamente preferibile adottarlo quando ragioni speciali di grande traffico o di esigenze del movimento internazionale non impongano lo scartamento normale.

E così in Francia, in Belgio, in Germania, nel Brasile, nelle Indie, ecc., vanno costruendosi intere reti a scartamento ridotto anche in sostituzione di altre precedentemente proposte a scartamento normale e pure in Italia, già più che 1200 chilometri di ferrovie secondarie dànno con tale sistema risultati che non era dato sperare se si fossero costruite a sezione normale.

3. — Linee della Media ed Alta Italia.

Nella Media ed Alta Italia proponiamo il completamento della Bologna-Verona e la costruzione di due nuovi tratti dell'Aulla-Lucca.

La costruzione del tronco Poggio Rusco-Verona (km. 57), oggimai che sono già in esercizio i due primi tronchi da Bologna a Poggio Rusco (km. 61), si riconosce necessaria ed indifferibile, venendosi così a completare una linea d'interesse generale destinata al transito internazionale, poichè più breve dell'attuale, che congiunge Bologna a Verona per Modena e Mantova e non tutta di proprietà dello Stato.

Il prolungamento dell'Aulla-Lucca fino a Castelnuovo di Garfagnana e la costruzione di un primo tronco da Aulla a Monzone avvantaggerà notevolmente l'industria marmifera ed agricola di quella regione, diminuendone la percorrenza sulle vie ordinarie per Lucca e per Aulla.

Passando ora ad illustrare brevemente le principali disposizioni della legge, riteniamo opportuno premettere come da nostra parte avremmo desiderato e preferito potervi sottoporre senz'altro i contratti di concessione già stipulati; ma è ben noto quanto lunghe e laboriose riescano sempre cotali trattative, specie quando si vogliano far precedere, come è necessario nella maggiore tutela del pubblico interesse, da un'accurata analisi di tutti gli elementi che debbono concorrere a determinare la giusta misura della sovvenzione; e quindi, volendo ciò fare, avremmo dovuto ritardare almeno fino al prossimo dicembre la presentazione di più concrete proposte, mentre invece durante la stagione estiva si potranno far completare gli studi, condurre le trattative ed addivenire anche, se possibile, alla stipulazione dei contratti.

Ed è perciò che, analogamente a quanto si è praticato in molti e altri casi analoghi, ed in ispecie per la Sardegna con la legge 22 marzo 1885, e per le ferrovie venete colla legge 29 giugno 1873, abbiamo ritenuto più opportuno il proporvi di accordare al Governo la facoltà di trattare le concessioni e di approvarle con Decreto Reale, previo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Comitato Superiore delle Strade Ferrate ed in base a deliberazione del Consiglio dei Ministri: ma intanto abbiamo creduto determinare fin d'ora il massimo delle sovvenzioni da accordarsi per ciascuna linea, prendendo a base il costo presunto di costruzione, aggiungendovi l'interesse del capitale durante metà del periodo esecutivo, nonchè l'importo del materiale mobile e di esercizio nella misura di lire 20 mila a chilometro per le linee Bologna-Verona, di lire 12 mila, pe Aulla-Lucca, e di lire 10 mila per le altre.

Ma insieme alla costruzione, si dovranno nei singoli contratti regolare coi concessionari le condizioni d'esercizio di dette linee, tutte fra loro assai diverse e per tracciato e per pendenze e per i paesi cui sono destinate a servire; e per talune si dovrà pure aver riguardo a fissare l'eventuale compartecipazione dello Stato nei prodotti; ed infine si dovrà aver presente che i patti che si stipuleranno possano venire coordinati o tanto meno non pregiudichino in alcun modo quel qualsiasi diverso ordinamento che al 1° luglio 1905 potesse venire dato all'esercizio delle nostre ferrovie.

È quindi evidente come la misura della sovvenzione e la sua durata dovrà essere subordinata per ciascuna concessione ai patti anzidetti, al che appunto viene provveduto agli art. 1 e 3 della legge.

Le disposizioni dell'art. 2 sulle modalità di costruzione, e dell'articolo 4 sulla decorrenza delle sovvenzioni e sul modo secondo cui dovranno essere applicate sono completamente analoghe a quelle contenute in tutte le concessioni congeneri.

Coll'articolo 5 si dispone che le Provincie interessate alla costruzione delle linee a scartamento ridotto in Sicilia, in Calabria ed in Basilicata siano esonerate dai contributi che dovrebbero dare in base alle leggi 29 luglio 1879 e 27 aprile 1885, n. 3048, e tale beneficio crede il Governo equo il concedere a quelle Provincie dal momento che alle linee già decretate, se ne sostituiranno bensì altre ma a scartamento ridotto e di costo inferiore alle prime.

Per le altre linee però, alle quali si provvederà a termini e colle modalità stabilite dalla legge del 1879, rimane fermo l'obbligo del contributo per parte delle Provincie che si sono interessate nella misura fissata dalla precitata legge e nella misura successivamente ridotta con la legge 27 aprile 1885, n. 3048.

L'onere derivante allo Stato dalle presenti concessioni non principierà a gravare il bilancio che nell'esercizio 1904-905 per soli due milioni, che aumenteranno a quattro nel 1905-906: e solo nel 1906-907 si raggiungerà complessivamente l'importo totale delle sovvenzioni che non supererà al massimo la somma di L 7,000,000 circa. E l'articolo 6 provvede a che tali limiti non abbiano ad essere superati.

Cogli articoli 7, 8 e 9, il Governo intende, come già si è detto, di provvedere alla costruzione delle altre linee complementari, sia elevando la misura massima del sussidio a L. 8000, sia estendendola anche a quei tratti in cui il binario possa essere collocato su strade Provinciali e Comunali e infine togliendo alle Provincie, ai Comuni ed ai Consorzi, il divieto loro fatto da precedente legge di costruire ed esercitare tramvie e ferrovie che ottenessero in concessione, sia direttamente, sia a mezzo d'imprese subconcessionarie.

E noi siamo convinti che siffatte disposizioni non potranno non incontrare la vostra approvazione. Ma perchè anche tale agevolazione, in quanto riguarda l'ammontare dei sussidi da concedersi sia contenuta nei limiti che saranno consentiti dal bilancio, abbiamo aggiunto l'art. 10 col quale si dispone che colla legge che approva annualmente il bilancio di previsione del Ministero dei Lavori Pubblici sarà determinata la somma alla quale detti sussidi potranno ascendere.

Infine, con l'art. 11 si provvede a che su tutte le ferrovie concesse alla industria privata, qualunque sia il loro prodotto chilometrico, possa essere autorizzato l'applicazione del regime economico di esercizio; di cui abbiamo già messo in evidenza i vantaggi nell'interesse del pubblico.

Con questo disegno di legge crediamo che l'annoso problema del compimento delle ferrovie complementari, decretate dalle leggi più volte richiamate, mercè la valida intelligente e coscienziosa cooperazione della Commissione Reale, alla quale, ed in ispecie al suo benemerito presidente onorevole Giusso, rendiamo sentiti ringraziamenti, sia avviato alla sua vera soluzione; dappoichè mentre fin d'ora si provvede in modo razionale e rispondente ai reali bisogni delle regioni interessate alla costruzione delle linee più urgentemente reclamate, si provvede altresì con opportune agevolazioni e corrispondenti stanziamenti a rendere possibile la costruzione delle altre mediante concessione all'indostria privata. Ed infatti, come rilevasi dall'allegato quadro di bilancio, oltre agli stanziamenti derivati dalle sovvenzioni per le linee di cui proponiamo la costruzione, a principiare dall'esercizio 1905-1906 potremo disporre annualmente di notevoli somme per sussidiare o per compiere le altre linee predette.

Il Governo ha in tal modo soddisfatto all'impegno che aveva assunto e se le nostre proposte saranno per riportare, come ne abbiamo fiducia, la vostra approvazione, nell'uso delle facoltà che vi domandiamo, ci adopereremo, siatene certi, con ogni cura ed impegno per la più sollecita combinazione e stipulazione delle concessioni, mostrando così alle popolazioni che il Governo del Re è ormai deciso a mantenere le fatte promesse.

FERROVIA DEL GOTTARDO

30° Rapporto della Direzione e del Consiglio d'Amministrazione sull'Esercizio 1900 all'Assemblea generale degli Azionisti, 23 giugno 1902

(Traduzione del *Monitore*).

Signori!

Abbiamo l'onore di presentare il nostro 30° Rapporto di gestione, comprendente l'esercizio 1901.

A. — Parte generale.

I. — Basi ed estensione dell'impresa.

STATO DELLA RETE DEL GOTTARDO NEL 1901.

1. — *Lunghezze di costruzione.*

Dal punto di biforcazione nella Sentimatt presso Lucerna a Chiasso (frontiera svizzera)	m. 293,111
Da Zoug fino all'ago di entrata ad Arth Goldau	» 15,496
Dall'ago di uscita a Giubiasco fino alla frontiera svizzera presso Pino	» 21,618
Dall'ago di uscita a Cadenazzo fino all'estremità della stazione di Locarno	» 13,308
Totale . . .	m. 272,533

Il tronco di 2225 metri dalla stazione di Lucerna alla Sentimatt (biforcazione del Gottardo) è comproprietà del Central-Svizzero, del Nord-Est Svizzero, del Giura-Sempione e del Gottardo.

2. — *Lunghezze d'esercizio.*

Lucerna-Chiasso	m. 225,100
Zoug-Arth Goldau	» 15,765
Giubiasco-frontiera presso Pino	» 21,825
Cadenazzo-Locarno	» 12,457
Totale . . .	m. 275,147

cioè 276 chilometri in cifra rotonda.

3. — *Lunghezze percorse dai treni del Gottardo.*

Lucerna-Chiasso	m. 225,100
Zoug-Arth Goldau	» 15,765
Bellinzona-Luino.	» 39,618
Bellinzona-Locarno	» 21,047
Totale . . .	m. 301,530

Il tronco Pino frontiera-Luino (m. 14,642) è esercitato dalla Ferrovia del Gottardo per conto delle Ferrovie italiane del Mediterraneo.

Al 31 dicembre 1901, 302 azionisti detentori di 41,762 azioni, erano inscritti nel registro delle azioni; in confronto all'anno scorso vi è dunque aumento di 14 azionisti e 3210 azioni.

II. — Questioni diverse di ordine generale.

1. — *Processo relativo al fondo di rinnovazione.*

Nel nostro ultimo rapporto di gestione, abbiamo già annunziato che in seguito al suo riscatto amichevole, il *Central-Suisse* aveva desistito dal ricorso collettivo delle cinque Compagnie principali svizzere.

È per la stessa ragione che il Nord-Est Svizzero ha recentemente desistito pure dal detto ricorso e così faranno probabilmente la Union-Suisse e il Giura-Sempione, dimodochè il litigio dovrà essere risolto per la nostra sola Compagnia.

Finora il Tribunale non ha preso nessuna disposizione.

2. — *Processo concernente il riscatto.*

Il processo concernente il riscatto fra la nostra Compagnia e la Confederazione, si trova liquidato col decreto del Tribunale federale del 25 giugno 1901 (decreto annesso *in extenso* a questo rapporto), dimodochè noi possiamo rinviarvi, a questo documento, come pure alle spiegazioni date nel rapporto del 1900.

Le giustificazioni del prodotto netto devono essere d'ora innanzi fatte conformemente a questo decreto, nondimeno è ancora impossibile indicare qualunque somma fissa riguardo nè dei prelevamenti sul fondo di rinnovazione da collocare ai prodotti, nè dei versamenti in questo fondo da inscrivere alle spese, attesochè fra le parti esistono, specialmente sopra questi versamenti, profonde divergenze di idee, e che le cifre rispettive non sono ancora state determinate per via giudiziaria.

Per ciò che riguarda le nuove diramazioni Lucerna-Immensee e Zoug-Goldau, il decreto della Corte Suprema ci impone un obbligo certamente poco agevole, il nostro conto dovendo essere stabilito tale quale sarebbe probabilmente stato in realtà se queste linee fossero state in esercizio dal 1° maggio 1894 al 30 aprile 1904.

Inoltre, il tribunale non è entrato in materia sulla nostra domanda di una indennità per il fatto che la Confederazione entrerà prematuramente in possesso delle due diramazioni; questa rivendicazione, non toccando nè il prodotto netto, nè il capitale di primo impianto, essa non poteva, secondo il parere del Tribunale federale, essere trattata nel processo in corso. È dunque un punto che rimane in sospeso, come è d'altronde il caso pure per tutta una serie di questioni importantissime specialmente quelle dei principii da stabilire circa le deduzioni per lo stato non perfettamente soddisfacente degli oggetti di riscatto.

3. — Il 1° gennaio 1902, le Reti Central-Suisse e del Nord-Est Suisse passarono nelle mani della Confederazione; verso la fine dell'anno, già la Direzione Generale delle Ferrovie federali aveva preso parte con voto consultativo alle conferenze dell'Associazione delle ferrovie Svizzere; si può prevedere che essa subirà una riforma assai profonda, perchè la Direzione Generale ha denunciato alla fine del 1902 il contratto di associazione per ciò che riguarda le sue linee. (*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI

DEL *MONITORE*

Per le ferrovie complementari.

L'on. Finocchiaro-Aprile ha letto la Relazione sul disegno di legge, di cui pubblichiamo la Relazione ministeriale, per le ferrovie complementari alla Commissione della Camera, che l'ha approvata all'unanimità.

La Relazione accetta il concetto della costruzione a scartamento ridotto delle linee siciliane e calabresi col sussidio chilometrico di L. 8500; per la Cosenza-Paola, per la quale il Governo ha proposto la costruzione a scartamento ordinario o a scartamento ridotto, la Relazione si rimette alla scelta che il Governo potrà fare.

L'art. 7, che nel progetto ministeriale riservava al Governo di provvedere con apposite leggi alla costruzione delle ferrovie complementari, delle quali particolarmente non si dispone nel progetto stesso, o a concederle con sussidio chilometrico di L. 8000, è modificato nel senso di togliere quest'alternativa, disponendovisi che sia in facoltà del Governo di provvedere ad esse mediante il sussidio fino a L. 8000. stabilito nello stesso articolo. Perciò le tabelle degli stanziamenti per dette linee, allegate come memoria nel progetto di legge ministeriale, ne fanno ora parte integrante, e così con l'approvazione della legge si approvano anche gli stanziamenti destinati a provvedere alla costruzione di tutta la rete complementare.

La Relazione fa speciale menzione della direttissima Roma-Napoli, raccomandandola.

— La Commissione Reale per le Strade ferrate complementari, nominata col R. Decreto 20 luglio 1901, in poco più di dieci mesi ha compiuto il suo lavoro ed ha pre-

sentato a S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici, con apposita Relazione, il risultato dei suoi studi e le proposte concrete che essa ha creduto di poter fare in adempimento del mandato ricevuto.

Il lavoro della Commissione è esposto in tante monografie speciali, in cui sono indicate con molta larghezza la parte storica e legislativa della linea, la parte tecnica, la parte economica e finanziaria ed il sistema di costruzione e di esercizio che si è creduto di adottare. Queste Relazioni, preparate da Sotto-Commissioni all'uopo nominate, sono state vagliate e discusse in adunanze plenarie; sicchè le conclusioni e le proposte in esse contenute sono le conclusioni e le proposte dell'intera Commissione.

Il vero ed importante lavoro della Commissione è pertanto quello delle suaccennate monografie, di cui la Relazione pubblicata non è che il sommario, anzi l'indice di esse.

><

L'autonomia del porto di Genova.

La Commissione della Camera per l'autonomia del porto di Genova ha deliberato di mantenere fermo in tutte le sue parti il disegno di legge come fu da essa emendato, chiedendone l'immediata discussione.

La Commissione declina ogni responsabilità pei gravissimi danni che potrebbero derivare da ulteriori ritardi.

Ha deliberato in pari tempo che durante la discussione avrebbe accettato come emendamento le proposte della Camera di Commercio di Torino e di Milano, e le conclusioni della petizione dei lavoratori riguardanti le cooperative.

><

Scontro di treni
sulla Milano-Varese-Porto Ceresio.

Un grave accidente ha cagionato in questi giorni una penosa impressione nel pubblico.

Sulla linea Varese-Porto Ceresio, per una negligenza che non ha alcun rapporto col funzionamento della trazione elettrica, si scontrarono il 21 corrente i treni 40 e 49, e precisamente fra le stazioni di Bisuschio e Porto Ceresio. Rimasero ferite sedici persone, delle quali il maggior numero appartiene al personale di servizio ai due treni. Siamo però in grado di assicurare che tutti, anche quelli che riportarono più gravi lesioni, sono in via di miglioramento.

Il materiale ferroviario subì dei danni, ma inferiori di assai alla cifra favolosa annunciata da alcuni giornali, pronti sempre all'esagerazione.

Sul fatto si sono aperte subito inchieste, sia per parte del Governo come della Società esercente, ed anche l'Autorità giudiziaria sta istruendo per accertare le responsabilità penali.

Riserviamo quindi ogni nostro giudizio a quando conosceremo i risultati dell'inchiesta ora in corso.

><

Per l'allacciamento del porto di Brindisi alle ferrovie.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, on. Balenzano, ha risposto alla Camera ad un'interpellanza diretta a sapere se intende presentare o un disegno di legge per l'allacciamento del seno di ponente del porto di Brindisi con la linea ferroviaria, o il risuttato degli studi che dimostrino non esser vero che con quell'allacciamento si verrebbero a guadagnare circa due ore di tempo alle provenienze dall'Oriente via Brindisi.

L'on. Ministro ha detto di aver considerato suo dovere fare il possibile per dare il dovuto incremento al porto di Brindisi; ma osserva che le autorità competenti non concordano e fanno salire a somma assai elevata la spesa occorrente per il raccordo caldeggiato, che non porterebbe un vantaggio che di cinque o dieci minuti.

L'on. Ministro ha detto che sarà più opportuno attuare, almeno nei tratti principali, il doppio binario verso Bologna, col quale si potranno conseguire notevoli vantaggi locali, e nell'interesse del traffico di Brindisi.

><

Congressi ed esposizioni enologiche.

La R. Scuola di Viticoltura e di Enologia in Conegliano celebrerà nel prossimo autunno la data del suo XXV anno di esistenza, affinchè gli agricoltori e gli enologhi italiani possano giudicare l'opera sua nel passato ed i suoi propositi per l'avvenire. A tal fine essa ha deciso di indire congressi sui più importanti temi di economia enologica e di aprire esposizioni e concorsi del macchinario più utile e meno conosciuto, delle nuove applicazioni industriali dell'alcool, dei prodotti enologi più commerciabili.

Il Governo, la Provincia, il Comune, il Comizio Agrario, le Banche cittadine ed altri Enti hanno generosamente concorso nella spesa all'uopo occorrente. Le esposizioni di cui sopra riguarderanno specialmente, gli apparecchi elevatori di uva pigiata, i torchi continui, i vasi vinari in cemento, gli apparecchi distillatori da vino e da vinaccia, gli apparecchi che utilizzano l'alcool denaturato, le pigiatrici ed i filtri da vino adatti per piccole e medie produzioni, ecc., ecc.

Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio che vivamente si interessa al buon esito dei congressi e delle esposizioni delle quali trattasi, ha fatto domanda per ottenere facilitazioni di viaggio a favore degli espositori, dei congressisti e dei giurati, nonchè pel trasporto delle merci e delle macchine destinate a Conegliano; e non vi ha dubbio che le Amministrazioni ferroviarie presteranno volonterose il loro concorso per cooperare al lodevole scopo cui mira la predetta Scuola di viticoltura.

><

Regolamento per il trasporto merci pericolose
sulle ferrovie della Sardegna.

Con recente decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e Agricoltura, Industria e Commercio è stata approvata la proposta della Società italiana per le Strade ferrate secondarie della Sardegna di un nuovo regolamento pel trasporto delle merci pericolose e nocive, in sostituzione di quello approvato col R. Decreto 1° agosto 1886.

Il regolamento è redatto sulla base di quello già approvato per le tre grandi Reti ed è inteso ad uniformare le disposizioni che regolano i trasporti suaccennati.

><

Biglietti andata e ritorno fra Rogoredo e Lodi.

L'Adriatica, in seguito ad analoga domanda presentata dagli interessati, ha disposto per la istituzione, in via di esperimento, dei normali biglietti di andata e ritorno delle tre classi dalla stazione di Rogoredo per quella di Lodi.

><

Derivazioni d'acque pubbliche.

I signori Alfonso Ferrero Degubernatis-Ventimiglia e ing. Luigi Ramello hanno presentato all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici il progetto e la domanda intesa ad ottenere una derivazione d'acqua dalla Dora Baltea (in territorio di La Salle). da utilizzarsi come forza motrice da trasportarsi a distanza col mezzo di correnti elettriche.

La deviazione progettata si effettuerebbe nel corso del detto fiume, per utilizzare le rapide esistenti lungo il

suo percorso compreso fra Pont e La Salle e lo sbocco della Dora di Valgrisanche fra Liverogne e Arvier.

Il progetto di cui è parola ha per iscopo d'utilizzare 6000 litri al 1″ col dislivello di metri 202 fra i punti di derivazione e di restituzione dell'acqua nella Dora stessa. Il punto per la presa del canale si troverebbe a m. 900 circa a monte del ponte sulla Dora tra le borgate Villair e Les Moulins, dal quale punto mantenendosi costantemente sulla sponda sinistra della Dora, percorrerebbe dapprima il tratto di terreno interposto fra la Dora e la strada nazionale, attraversando quest'ultima dopo uno sviluppo di m. 797, per internarsi nella falda morenica a monte della nazionale stessa.

Il canale si manterrebbe in trincea, passando alternativamente dallo scavo in terra allo scavo in roccia per un percorso di m. 6509 ed in galleria per uno sviluppo di m. 1982: complessivamente il canale sarebbe lungo m. 8491.

La derivazione si otterrebbe mediante una diga stabile trasversale all'alveo della Dora di m. 40 di lunghezza, formata da un masso monolitico di calcestruzzo rivestito superiormente da un lastrone continuo di cemento armato con nervature di travi di ferro a I e traliccio di filo di ferro.

La forza motrice che si svilupperebbe sarebbe di 16,160 HP nominali.

La spesa occorrente per tali opere, compreso le espropriazioni, i lavori di terra e murari, gli edifizi, le opere d'arte e il macchinario, viene preventivata in L. 2,450.000.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica:

Ampliamento del servizio merci nella stazione di Godo sulla linea Castelbolognese-Ravenna, L. 8500.

Deviazione della ferrovia fra i km. 135.815 e 136.515 della linea Roma-Firenze, L. 66,000.

Completamento degl'impianti in dipendenza del raccordo a doppio binario per le linee di Bologna-Pistoia e Bologna-Piacenza, L. 6500.

Sistemazione dei ponticelli sui fossi Borghetto e Tarantello, rispettivamente ai km. 151.153 e 161.191 della linea Roma-Firenze, L. 3000.

Rete Mediterranea:

Applicazione del dischetto fanale agli scambi n. 6 e 8 della stazione di Empoli, L. 81.

Maggiori lavori per il riordinamento dei locali della Cassa, nella stazione centrale di Napoli, L. 125.42.

Opere di difesa lungo la sponda sinistra del torrente S. Vincenzo, al km. 454.800 della linea Taranto-Reggio, L. 2140.

Lavori provvisori in seguito a scalzamento della seconda pila del viadotto Cevetta, sulla linea Ceva-Ormea, L. 45,049.

Consolidamento delle fondazioni della seconda pila verso Ormea del viadotto Cevetta, sulla linea Ceva-Ormea, L. 16,300.

Maggiore spesa per migliorie al posto di guardia 79 A situato nella nicchia n. 102 della galleria Biassa al km. 82.246 della linea Genova-Spezia, L. 1330.

Rete Sicula:

Consolidamento della falda a monte della trincea d'approccio alla galleria Montagnareale (imbocco Palermo), al km. 161.484.76-161.455.26 della linea Messina-Patti-Cerda, L. 37,000.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica:

Sistemazione del servizio per estinzione degli incendi nelle stazioni di Foggia e di Termoli, per L. 2050.

Sistemazione dei segnali a disco della stazione di Spoleto, per L. 1770.

Consolidamento del quarto di cavo a valle del viadotto sul Rivo De Paoli, al km. 35.450 della linea Faenza-Firenze, per L. 20,000.

Consolidamento della scarpa verso Firenze della strada comunale di Luco, al km. 34.899 sulla linea Firenze-Faenza, per L. 1000.

Rinnovamento di metri 2639 di binario con rotaie di acciaio a giunzione rinforzata, fra le stazioni di Foligno e di Falconara, per L. 3900.

Ampliamento del servizio merci nella stazione di Caravaggio, per L. 11,550, di cui L. 4500 per i lavori da appaltarsi.

Sistemazione del servizio per l'estinzione degli incendi nelle stazioni di Aquila, Antrodoco e Rieti, per L. 2440.

Consolidamento della scarpa a monte della trincea fra i km. 17.960 e 18.120 della linea Portocivitanova-Albacina, per L. 1200.

Sistemazione dei segnali a disco compresi nei tratti Ravenna-Rimini e Lugo-Lavezzola, per L. 6000.

Sistemazione dei segnali a disco compresi nei tratti Bologna-Pesaro e Castelbolognese-Ravenna, per L. 9000.

Impianto d'un binario tronco per le merci nella stazione di Ravenna, per L. 4200, oltre il materiale metallico d'armamento.

Consolidamento della scarpa destra della trincea al chilometro 54.170 della linea Benevento-Campobasso, per L. 4500.

Consolidamento del terreno in frana a monte del piazzale interno della stazione di Montecalvo, per L. 8000, di cui L. 7200 pei lavori da appaltarsi.

Rete Mediterranea:

Costruzione d'una briglia a difesa del muro a mare nella stazione di Bonassola, per L. 61,500.

Riordino del servizio merci a grande velocità nella stazione di Genova P. P., per L. 32,000.

Maggiori lavori per la formazione del nuovo piazzale della stazione di Genova P. P. con galleria di allacciamento a quella della Traversata e opere accessorie, per L. 1,729,450.

><

Sentenze di Cassazione, Corti d'appello, ecc.

In materia di *piano regolatore edilizio* (azione di danni) la Cassazione di Torino ha sentenziato che le prescrizioni di un piano regolatore edilizio sono invocabili nei rapporti reciproci dai privati proprietari che siano ad esso vincolati. Spetta quindi al proprietario vincolato al piano regolatore azione contro il suo vicino per risarcimento di danni che questo gli abbia arrecato per privazione di aria o di luce con l'avere costruito sopra un'area che a norma del piano regolatore doveva restare inedificata.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

La seconda Sezione del Consiglio di Stato ha emesso il seguente parere in materia di *strade vicinali:* « I privati utenti di strade vicinali soggette a servitù pubblica contemplate dall'art. 19 della legge sui lavori pubblici,

non hanno facoltà di variarne il tracciato e tanto meno di sopprimerle. Siffatta facoltà spetta all'Autorità comunale limitatamente al caso in cui, per mutate condizioni di luoghi, la servitù pubblica sia di fatto cessata; e ciò tanto più quando, in luogo di vera e propria soppressione, si tratta di sostituzione di vie comode e sufficientemente larghe ad altre troppo strette e poco praticabili, un notevole giovamento per la pubblica viabilità ».

— La quarta Sezione del Consiglio di Stato ha emesso la seguente decisione: « A termine del R. Decreto 1° marzo 1888, il Sotto-Segretario di Stato può firmare per il Ministro anche quando l'ufficio di Ministro non si trovi vacante. Il Ministero dei Lavori Pubblici ha facoltà, valutate le esigenze del pubblico servizio e presi gli opportuni accordi colle Società concessionarie, di provvedere al trasloco di una stazione ferrroviaria da un punto all'altro della linea, specialmente quando la prima stazione sia stata impiantata soltanto in via provvisoria. La quarta Sezione del Consiglio di Stato non può, in sede di legittimità, esaminare la questione della convenienza o meno dello spostamento di una stazione ferroviaria, salvo che il provvedimento impugnato non risulti viziato da travisamento di fatti o da altra forma di eccesso di potere ».

— In materia di derivazione delle acque pubbliche, la quarta Sezione del Consiglio di Stato ha emessa la seguente decisione: « La domanda diretta ad ottenere la concessione per derivazione di acque pubbliche non è da ritenersi improcedibile soltanto perchè sia stata per errore indirizzata al Prefetto, anzichè al Ministero delle Finanze, a cui spettava nel caso provvedere. Quando per una stessa concessione siano state presentate più domande concorrenti, il giudizio dell'Autorità amministrativa sulla convenienza o meno di derogare per interesse pubblico alla norma della preferenza secondo la priorità della presentazione, si compie contemporaneamente o subito dopo l'esame preliminare delle domande stesse, affidato al Genio Civile, alla Prefettura ed al Ministero delle Finanze, sulla convenienza generica della concessione e sulla regolarità delle domande e dei relativi documenti, e precede l'ammissione delle domande all'istruttoria propriamente detta di carattere pubblico contemplata nel capo II del regolamento 26 novembre 1893. Non può quindi ritenersi concorrente un'istanza presentata dopo che la precedente era già stata annessa all'istruttoria pubblica ».

— Il Consiglio di Stato ha dato il seguente parere su di una questione concernente le *acque pubbliche:* « Per stabilire se la sopraelevazione di un fabbricato cadente nella zona di servitù arginale sia da ritenersi vietata dall'art. 168, lettera *f*, della legge sulle opere pubbliche, occorre esaminare le peculiari condizioni dell'opera e quali ne possano essere le probabili conseguenze, tenuto conto della natura del sottosuolo, dell'ampiezza della zona intercedente fra l'argine ed il fiume, e di tutte le altre svariate contingenze che possano influire sull'incolumità dell'argine e delle adiacenze, o costituire nella zona un ingombro che prima non esisteva. Un muro arginale essendo da considerarsi bene demaniale, non patrimoniale, dello Stato, la facoltà chiesta dal privato di appoggiarvi un pontile d'accesso ad una sua fabbrica, deve formare oggetto di una vera e propria concessione, intesa nel senso pubblico amministrativo della parola, che può nei singoli casi essere accordata con le cautele occorrenti a togliere qualsiasi pericolo di danni al muro arginale ».

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Siamo informati che è in corso il decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, col quale si dispone che la speciale concessione di cui all'appendice al regolamento tariffe, per l'esercizio delle grues idrodinamiche situate negli scali merci della stazione di Venezia per i trasporti di cotone, venga prorogata, in via di esperimento, per due anni, e cioè fino al 19 giugno 1904, in conformità alla proposta all'uopo presentata dalla Direzione Generale della Rete Adriatica.

Per tal modo viene mantenuta la concessione dell'esonero dal pagamento dei diritti per l'uso delle grues predette fatta ai trasporti di cotone scalante a Venezia Marittima e destinati all'estero per la via del Gottardo.

— Con recente decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, è stata approvata una proposta presentata dalla Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo per l'estensione delle tariffe locali n. 206, 401 e 403, piccola velocità, ai trasporti in destinazione di Genova-Piazza Caricamento Calate pei Magazzini Generali e della locale n. 219, piccola velocità, ai trasporti in transito da Genova-Piazza Caricamento Calate Magazzini Generali.

— Il Ministro dei Lavori Pubblici, d'accordo cogli altri Ministri interessati, ha approvato le seguenti proposte delle Società ferroviarie relative a concessioni speciali di tariffa:

1) Proposta della Mediterranea per la quale la concessione accordata alla Ditta Giuseppe Mazza per trasporto di olio d'oliva in fusti dalla Calabria al Napoletano è rinnovata alle stesse condizioni per un altro anno decorrente dal 1° luglio 1902;

2) Proposta dell'Adriatica per concessioni alla Ditta Emo Lampronti di effettuare i suoi trasporti di legna da ardere da Torre di Zuino a Padova col ribasso di L. 0.60 per tonnellata e verso impegno di un minimo di 1000 tonnellate da trasportarsi dal 1° giugno 1902 a tutto febbraio 1903;

3) Proposta della Mediterranea di rinnovare per un altro anno, decorrente dal 1° luglio p. v., la concessione accordata alla Ditta Romualdo Zitara e Figli per trasporto di olio d'oliva a carro completo;

4) Proposta dell'Adriatica riguardante la proroga per un altro anno, della concessione accordata alla Ditta C. Garavaglia e Comp. e Padoa e Semplicini per trasporto di vino comune, mosto ed una pigiata, destinati in Austria-Ungheria;

5) Proposta della Mediterranea per concessione alla Ditta Francesco Bondini di effettuare i suoi trasporti di doghe a carro completo da Viterbo-Porta Romana e da Oriolo a Civitavecchia colla riduzione dei prezzi rispettivamente di L. 8 e di L. 6 la tonnellata, tutto compreso, verso impegno di un quantitativo minimo di 750 tonn. da spedirsi nel periodo di 9 mesi decorrenti dal 1° luglio 1902;

6) Proposta dell'Adriatica per concessione alla Ditta Leopoldo Schlosser di effettuare i suoi trasporti di cereali e derivati fra Venezia ed Udine alle condizioni seguenti:

a) Prezzo di L. 7.07 la tonnellata, carico e scarico a Venezia a cura della ferrovia, e carico e scarico a Udine a cura della Ditta, pel trasporto di almeno 500 tonnellate nel periodo di un anno;

b) Prezzo di L. 6.57 la tonnellata, nel caso che i trasporti raggiungano in detto periodo di tempo il quantitativo di almeno 1000 tonnellate. La concessione decorre dal 1° giugno 1902.

— Con recente Decreto del Ministro dei Lavori Pubblici, sono state approvate le tariffe e condizioni pei trasporti sulle linee Bari-Taranto e Gioia del Colle-Rocchetta

Sant'Antonio, in conformità della proposta all'uopo presentata dalla Direzione Generale della Rete Adriatica, la quale proposta considera una riduzione media del 40 0[0 sui prezzi delle tariffe normali.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Cuneo-Nizza. — Il Consiglio Comunale di Torino, nella seduta del 25 giugno ha approvato il seguente ordine del giorno alla unanimità:

« Il Consiglio Comunale, senza per nulla pregiudicare i precedenti suoi voti, si indirizza al Governo del Re allo scopo di ottenere, coi necessari provvedimenti legislativi, che sia al più presto effettuato d'accordo colla Francia il tratto da Vievola al confine ».

Linea Sondrio-Tirano. — Questa linea che abbrevia di due ore il percorso da Milano ai paesi dell'Alta Valtellina, e quindi a Bormio e a Santa Catterina, entrerà tra pochi giorni in esercizio. L'inaugurazione fu fissata pel 29 di questo mese; l'esercizio avrà principio subito dopo. Le Autorità locali e la Società della ferrovia hanno pensato giudiziosamente, per risparmio di inutili spese, di non fare una inaugurazione solenne in proprio nome, ma di lasciare i festeggiamenti per chi li desiderasse, alla iniziativa privata. E infatti a Tirano è sorto un Comitato che ha già pubblicato un programma col quale intende festeggiare il desiderato avvenimento.

Fu già pubblicato l'orario della nuova linea, che avrà quattro corse in partenza da Tirano, e quattro in arrivo. In questo orario ci limitiamo a osservare che i viaggiatori per l'Alta Valtellina partendo da Milano alle 9.15 giungeranno a Tirano alle 15.10, e partendo alla sera alle 18 vi giungeranno alle 23.48 trovandosi un nuovo e bell'albergo alla stazione, che sarà pure aperto in questi giorni.

Delle altre corse non ci occupiamo, tanto più che saranno necessariamente provvisorie, poichè dipendendo esse dagli orari dell'Adriatica questi subiranno quanto prima delle sensibili modificazioni, in seguito all'esercizio a trazione elettrica che tra non molto entrerà in attività.

Ferrovia Cecina-Viareggio. — Al Politeama Livornese si è tenuto un Comizio per la questione della ferrovia Cecina-Viareggio.

Il Comizio, indetto dal Comitato popolare, è riuscito tempestoso per il contrasto con le tendenze del Comitato ufficiale presieduto dal Sindaco, che è disposto a contentarsi del tronco Livorno-Viareggio.

Parlarono vari oratori, tra cui l'avvocato Modigliani e l'avvocato Cocchella: il primo fu violentemente zittito perchè, quantunque socialista, si dimostrò favorevole al Comitato ufficiale. Fra i due partiti corsero aspre invettive, anche quando l'on. Brunicardi difese il suo progetto.

Si votò un ordine del giorno per volere l'intero tronco.

Ferrovia Roma-Viterbo. — In una sala della Deputazione provinciale di Roma si adunarono i Sindaci di Viterbo, Bracciano, Ronciglione, Vetralla, Bassano, Formello, Manziana, Anguillara, San Giovanni di Bieta, Sutri, Montefiascone e di altri Comuni interessati al miglioramento della linea ferroviaria Roma-Viterbo.

Dopo lunga discussione è stato approvato alla unanimità il seguente ordine del giorno:

1) Che sia restituito a questa linea tutto il materiale di dotazione della ferrovia Roma-Viterbo;

2) Che l'attuale treno misto di mezzo sia convertito in celere e possibilmente anche più di quello del mattino e della sera, provvedendo al servizio delle merci con treno facoltativo, tanto più che da vario tempo questo treno si attua quasi tutti i giorni;

3) Che siano applicate tutte le tariffe speciali e locali per le varie categorie delle merci;

4) Che nella tassazione delle merci sia fatto il cumulo delle distanze senza tenere conto, come avviene ora delle due percorrenze, cioè quella su questa e quella sulle altre linee.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1901 al 20 giugno 1902.* — Nella decade dall'11 al 20 giugno 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 4,355,588.51, con un aumento di L. 397,696.30 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1901 al 20 giugno 1902 si ragguaglia a L. 149,718,426.26, presentando un aumento di L. 4,551,318.71 in confronto dello stesso periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1901 al 10 giugno 1902.* — Nella decade 1°-10 giugno 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 325,221, e presentano un aumento di L. 15,241 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1901 al 10 giugno 1902 ammontano a L. 11,757,837, con un aumento di L. 162,043 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Tramvie di Milano. — Dal bollettino statistico pubblicato dal Municipio rilevasi che durante il mese di maggio i tram elettrici trasportarono 6,465,623 passeggieri, dei quali 1,164,165 con biglietti da 5 centesimi, 4,622,778 con biglietti ordinari da 10 centesimi, 382,923 con biglietti di corrispondenza e 296,759 con biglietti gratuiti.

Si ebbe quindi una media giornaliera di 208,568 viaggiatori, con un aumento di 14.051 sul mese di maggio dello scorso anno, nel quale si trasportarono in media 194,517 passeggeri al giorno.

Tramvia elettrica Salerno-Cava dei Tirreni. — Il Comitato superiore delle Strade ferrate ha approvato il prolungamento della tramvia elettrica Salerno-Vietri-Cava dei Tirreni, per una variante all'attraversamento dell'abitato di Vietri e per la sostituzione di un impianto elettrico alle motrici a gas per la produzione della energia elettrica.

Tranvia Tirano-Campolongo. — Fu firmato il decreto che autorizza l'esercizio della tranvia a trazione elettrica da Tirano a Campolongo.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Il riscatto ed i deputati.* — Si legge nel *Vaterland* che il consigliere Dinkelmann presenterà al Consiglio una proposta tendente ad accordare ai membri dell'Assemblea federale un permesso di circolazione sulla rete ferroviaria federale. Per contro i consiglieri non percepirebbero più indennità chilometriche per i loro viaggi. Dinkelmann è convinto che questa innovazione realizzerebbe un'economia di parecchie migliaia di franchi per l'amministrazione federale.

Il calcolo sembra difficile a farsi.

Ferrovie Francesi. — *Linea Frasne-Vallorbe.* — Si legge nel *Journal des Transports*:

I signori amministratori Eugenio Richard e Thiébaud, delegati dello Stato di Ginevra, hanno fatto la dichiarazione seguente nella sessione del Consiglio d'amministrazione delle ferrovie del Giura-Sempione, del 7 giugno 1902. Noi crediamo interessante riprodurla, per lo studio ulteriore dello scorcio, Lons-le Saunier-Ginevra.

« I delegati del Cantone di Ginevra, considerando che l'accordo intervenuto fra le Compagnie Giura-Sempione e Parigi-Lione-Mediterraneo per lo stabilimento d'una linea diretta tra Frasne e Vallorbe non può fare ostacolo alla continuazione degli studi in vista d'altri progetti di miglio-

ramento della traversata del Giura come linee d'accesso al Sempione;

« Essi dichiarano conseguentemente di fare *a nome del Cantone di Ginevra tutte le dovute riserve in favore delle domande di concessione che potranno essere ulteriormente presentate*. E loro esprimono la ferma speranza che le autorità federali accorderanno allora ai paesi interessati a queste nuove linee un appoggio simile a quello che è stato dato allo stabilimento della linea Frasne-Vallorbe.

« I delegati del Cantone di Ginevra domandano infine che le Compagnie Giura-Sempione e Parigi-Lione-Mediterraneo assicurino alla nuova via Frasne-Vallorbe:

« 1. Lo stacco alla stazione di Ginevra dei biglietti diretti per Parigi e le principali città della Francia che possono essere utilmente disserviti per la linea di Losanna-Pontalier con una registrazione dei bagagli tra Ginevra e le città francesi;

« 2. La creazione dei treni espressi e rapidi tra Genova-Parigi e viceversa, via Morges, Bussigny, Pontarlier, con vetture dirette ».

Ferrovia dal Mar Nero all'Adriatico. — Nei circoli direttivi di Pietroburgo si sta studiando il progetto di riunire il Mar Nero con l'Adriatico mediante una linea ferroviaria che dovrebbe partire da Varna, per Plewna e Sofia raggiungere i confini serbi, indi per Ristovac, Verisovic, Prizrend toccare Scutari e proseguire, oltre il Montenegro, per S. Giovanni di Medua, Dulcigno, facendo capo ad Antivari.

Il governo italiano si mostrerebbe favorevole al progetto, che emanciperebbe economicamente gli Stati Balcanici dell'Austria-Ungheria. I prodotti della Serbia e delle regioni del Don e del Volga, ad Antivari verrebbero caricati a bordo dei piroscafi italiani, onde l'Italia ricaverebbe grandi vantaggi.

Il governo austriaco, naturalmente, è contrario al progetto che fu lungamente discusso durante il soggiorno del principe Ferdinando di Bulgaria a Pietroburgo.

Ferrovie Russe. — *Nuova linea* — La Compagnia della ferrovia Riagan-Ouralsk è stata incaricata della costruzione della linea da Saratoi ad Astrakan.

— *Ferrovia della Manciuria.* — La velocità dei treni sulla ferrovia della Manciuria sarà aumentata a partire da oggi. Partirà d'ora innanzi un treno ogni giorno per Wladivostok e Porth Artur.

Ferrovie della Corea. — Le ferrovie della Corea comprendono tre linee principali:

1. Séoul-Chemulpo, la cui costruzione cominciata nel 1897, è stata terminata nel 1900 coll'impianto di un ponte metallico di 650 metri di lunghezza. Il servizio è fatto con sei treni al giorno per ogni senso;

2. Séoul-Eni-Siyon. In progetto e dovente costare circa 70 milioni. Gli studi sono terminati fino a Sany-Do, a 75 chilometri da Séoul, e delle trattative sono in corso col Governo per la costruzione di questa prima sezione;

3. Séoul-Fousen, di una lunghezza totale di 287 miglia. I primi lavori sono cominciati, ma non potranno esspinti molto innanzi, la Compagnia concessionaria non disponendo che di 12,500,000 franchi.

Notizie Diverse

Onorificenze. — Su proposta di S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici, on. Balenzano, S. M. il Re ha conferito le seguenti onorificenze:

Uffiziale nell'ordine dei SS. Maurizio e Lazzaro: Sullam cav. avv. Cesare, R. Ispettore Capo delle strade ferrate, Direttore Capo Divisione nell'Amministrazione Centrale; Caio ing. cav. Ausano, Direttore dei lavori della Rete Adriatica.

Cavalieri nell'ordine dei SS Maurizio e Lazzaro: Bernasconi cav. ing. Giovanni, R. Ispettore delle Strade Ferrate, addetto al Circolo ferroviario di Reggio Calabria; Fadda ing. Stanislao, Capo Servizio aggiunto della Rete Mediterranea; Roddolo ing. Filippo, Sotto Capo Servizio della Rete Adriatica; Menallo cav. Carmelo, Ragioniere Capo della Rete Sicula.

Derivazione forza elettrica dal Cenisio. — Si sta ora preparando l'impianto della stazione centrale della Società delle forze idrauliche del Cenisio. Esso viene eseguito dalla Compagnia « Thomson-Houston de la Mediterranée ».

Scopo di questo nuovo impianto è quello di utilizzare ai piedi del Moncenisio una caduta di 9000 cavalli di potenza, che potranno poi essere portati a 12,000 con la regolarizzazione del lago del Moncenisio.

Questa forza è destinata a essere trasportata fino a Torino, ad una distanza di 60 kilometri.

Come primo impianto si avranno per ora soltanto 5000 cavalli; a seconda dei bisogni crescenti si verranno poi aggiungendo altri gruppi di macchine.

La stazione generatrice comprende ora tre gruppi di cui ciascuno è costituito di una turbina di 1600 cavalli, e 50 giri al minuto ed un alternatore ad induttore girevole a 12 poli della potenza di 1400 Kw. alla tensione di 3000 volt efficaci e la frequenza di 50 periodi al minuto secondo.

Detta tensione di 3000 volt essendo ancora molto bassa e non tale da permettere il trasporto economico dell'energia fino a Torino, viene elevata a 30,000 volt a mezzo di un gruppo a quattro trasformatori di 1100 Kw. ciascuno. La sottostazione di Torino avrà trasformatori da 1000 Kw. con raffreddamento ad aria; con essi viene ribassata a 3000 volt la tensione di trasporto e la rete primaria di Torino funzionerà appunto a 3000 volt.

Quest'impianto, tanto per la potenza delle generatrici, quanto per l'alta tensione, desta grande interesse.

Per le opere di bonifica. — La Camera dei deputati ha discusso ed approvato il disegno di legge per assegnazione e riparto di fondi per le opere di bonificazione.

Il Ministro dei Lavori pubblici, on. Balenzano, ha dichiarato che per tutte le bonifiche esistono progetti concreti e studiati in tutti i loro particolari.

Quanto alla bonifica del Valdarno, ha detto che terrà conto delle doglianze fatte dalle popolazioni interessate, non essendo ancora stabilito quale progetto debba essere eseguito.

Ha spiegato che il ritardo nell'esecuzione della bonifica di Venafro deriva dalla limitazione dei fondi, e dalla necessità di conciliare tante richieste ed interessi diversi.

Ha promesso di tener conto delle raccomandazioni circa i pericoli che presenta per Pisa la bonifica di Fucecchio e di provvedere nei limiti del bilancio alla bonifica del fiume Marto.

Ha dichiarato infine che con uno speciale disegno di legge intende provvedere alla bonifica delle paludi mantovane.

Per la costruzione di strade provinciali e nazionali. — La Camera dei deputati ha discusso ed approvato il disegno di legge per l'assegnazione di fondi, per il decennio 1903-1913, per la costruzione di strade nazionali e provinciali.

L'on. Ministro dei lavori pubblici ha dichiarato di stanziare la somma di 1,750,000 come concorso dello Stato nella costruzione di strade provinciali in provincia di Campobasso.

E' stato pure approvato un ordine del giorno accettato dal Ministro, col quale si confida che il Governo presenterà appena sarà possibile un disegno di legge suppletivo per la costruzione di quelle strade che figurano nelle leggi del 1875 e 1881 e non sono comprese nel progetto oggi approvato.

Il canale di Panama agli Stati Uniti. — Il Senato americano avendo approvato la scelta del tracciato di Panama pel canale interoceanico, può considerarsi quasi conclusa la trasmissione al Governo americano dei diritti e delle attività della nuova Compagnia del Panama. Le condizioni offerte dagli Stati Uniti rispondono alle domande della Compagnia stessa, ossia 40,000,000 di dollari che equivalgono a 200,000,000 di franchi. Detta domanda fu assai criticata in Francia, ma non c'era altra via; la nuova Compagnia del Panama, che dispone di capitali ristretti, non poteva anche se avesse terminato il canale, arrischiarsi in una guerra di tariffe cogli Stati Uniti se essi avessero costruito il canale di Nicaragua. I lavori pel taglio dell'istmo continuano dal 1894, impiegandovi circa 3000 operai. Ora gli americani vi impiegheranno 25,000 operai e lo termineranno rapidamente.

La transazione tra Compagnia e Stati Uniti si farà dunque sulla base dei 200 milioni offerti: la nuova Compagnia di Panama rimborserà in primo luogo interamente le proprie azioni, cioè circa 65 milioni, poi gli altri 135 milioni saranno ripartiti fra i possessori delle obbligazioni della cessata Compagnia, i quali riscuoteranno dal 20 al 25 per cento. Gli azionisti dell'antica Compagnia non toccheranno un soldo.

Per rendere valida la trasferta occorrerà però il voto del Governo Colombiano, dal quale la Compagnia del Panama ebbe la concessione.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Lavori e Forniture per Ferrovie.

Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Per l'ampliamento della stazione di Monasterace. Importo L. 8100. Tempo utile per la presentazione delle offerte sino al 9 luglio p. v., ore 10,30.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Adunanza del Comitato d'Amministrazione, 27 giugno). — Colla Ditta Peraldo Oroste di Quittengo per ricostruzione in muratura del ponte sul torrente Pora in stazione di Finalmarina e costruzione di un tratto di muro in sponda destra del torrente a valle del ponte stesso;

Colla Ditta Zaccheo Pio di Novi Ligure per appalto lavori di ampliamento della stazione di Novi San Bovo;

Colle Ferriere di Voltri per fornitura di n. 260,000 caviglie a vite mordente in ferro omogeneo per l'armamento 1° tipo;

Colla Ditta Maisano Francesco di Reggio Calabria per costruzione di una galleria artificiale in prolungamento verso Taranto della galleria Stalletti al km. 302.624 302.654 fra Squillace e Montauro;

Colla Ditta Pellegrini Ferdinando di Cecina per costruzione muro di cinta in stazione di Livorno Marittima:

Colla Ditta Girò Giovanni di Torino per ripassatura radicale di una porzione della copertura in zinco della grande tettoia viaggiatori e di quella merci P. V. a Torino P. N.;

Colla Ditta Arrigucci Giulio di Paola per alzamento livelletta fra i km. 119.447 e 120.270 fra Torre Cerchiara e Sibari;

Colla Ditta suddetta per sistemazione scolo d'acqua e sede stradale presso l'imbocco Catanzaro della Galleria di Marcellinara e per la costruzione della parte muraria del ponticello a travata metallica al km. 26,820.79;

Colla Ditta Angelo Besozzi di Torino per costruzione di un magazzino per le materie infiammabili nelle Officine principali di Torino;

Colla Società Siderurgica di Savona per fornitura di tonn. 4050 di rotaie d'acciaio per armamento;

Colla Società suddetta per fornitura di n. 202 barre in acciaio per aghi da scambi;

Colle Ferriere di Voltri per fornitura di n. 38,000 chiavarde in ferro omogeneo a becco per stecche d'armamento;

Colla Fonderia Milanese d'acciaio per fornitura di n. 95 cuori semplici capovolgibili in acciaio fuso Robert.

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Deputazione provinciale di Udine (5 luglio, ore 11, def.). — Appalto della costruzione di tutto quanto è necessario alla regolare e completa esecuzione nella località « Prati di Tomba » di Udine di un manicomio provinciale, fatta eccezione della provvista dei serramenti di porta e finestra, degli impianti speciali e dell'arredamento, provvisoriamente aggiudicato, per L. 392,708.59, al sig. Travani Dante. Dep. provv. L. 15,000. Cauz. L. 40,000.

Deputazione provinciale di Caserta (7 luglio, ore 11). — Appalto dei lavori di manutenzione della strada di Sora, secondo tratto colla traversa per la stazione di Roccasecca, di Ceprano, Marsicana ed Isola Casamari, di m. 44,005.45, per anni 5 e per annue L. 16,206.25. Dep. L. 1500 in tesoreria. Fatali 28 luglio, ore 12.

Municipio di Villanova Monteleone (Sassari) (7 luglio ore 10 def., miglioramento di ventesimo). — Appalto dei lavori di costruzione di un nuovo mercato, provv. agg. per L. 14,257.43.

Direzione autonoma del Genio militare per la Regia Marina di Spezia (8 luglio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di manutenzione e di miglioramento nei fabbricati, strade, piazzali, canali, bacini, muri di sponda, scogliere ed in tutte le altre opere, sia comuni che idrauliche, dipendenti dalla R. Marina e situate nel golfo di Spezia, dal 1° luglio 1902 al 30 giugno 1903, per L. 150,000. Documenti 5 luglio, ore 16. Dep. provv. L. 15,000. Dep. spese 2 0|0.

Direzione del Genio militare di Bologna (8 luglio, ore 11, def.). — Appalto dei lavori di ordinario mantenimento e di miglioramento degli immobili destinati o da destinarsi ad uso militare in Modena dal 1° luglio 1902 al 30 giugno 1905, per la complessiva somma di L. 45,000. Cauz. L. 4500. Dep. per spese L. 1300.

Sezione del Genio militare di Modena (9 luglio, ore 11, un. def.). — Appalto dei lavori di mantenimento e miglioramento degli immobili militari, dal 1° luglio 1902 al 30 giugno 1905, per complessive L. 45,000. Deposito L. 4500 in tesoreria, Documenti 2 giorni prima dell'asta.

Municipio di Roma (9 luglio, ore 11, un. def.). — Appalto dei lavori occorrenti per la collocazione in opera delle condotture per la distribuzione dell'acqua Vergine in pressione nella città bassa, per lire 21,000. Dep. provv. L. 1000. Cauz. L. 2000. Dep. spese L. 400.

Municipio di Calcinaia (Pisa) (10 luglio, ore 10, un. def.). — Appalto della costruzione del nuovo cimitero, per L. 16,093. Dep. provv. L. 850. Documenti 2 luglio.

Direzione del Genio militare di Bologna (12 luglio, ore 14, def.). — Appalto dei lavori di ordinario mantenimento e di miglioramento degli immobili destinati o da destinarsi ad uso militare in Faenza dal 1° luglio 1902 al 30 giugno 1905, per complessive L. 18,000. Cauzione L. 1800.

Direzione del Genio militare di Firenze (14 luglio, ore 10.30, def.). — Appalto delle opere varie occorrenti alla sistemazione del magazzino di casermaggio militare nell'ex Forte Belvedere in Firenze, per L. 11,600. Cauz. L. 1200. Docum. 9 luglio. Dep. provv. L. 1200. Consegna lavori 70 giorni.

R. Manicomio di Torino (15 lugtio, ore 14). — Appalto dei lavori per la costruzione di una nuova aula e sistemazione di locali per laboratorio medici e camera mortuaria in Torino, costruzione di un nuovo fabbricato per servizio necroscopico, ecc., nella succursale di Collegno e sistemazione e sopraelevazione del fabbricato per ricovero di bambini pure nella succursale di Collegno, per L. 71,000. Documenti 12 luglio. Dep. provv. L. 7000 e L. 2000 per spese. Consegna lavori in Torino novembre 1902, in Collegno entro un anno.

R. Prefettara di Verona (15 luglio, ore 10, un. def.). — Appalto dei lavori occorrenti alla regolare e continua manutenzione delle esistenti difese arginali ed opere attinenti lungo il fiume Adige a sinistra nella Sezione 1ª a partire da Ca Buri, in comune di San Michele extra, fino allo stante attuale 57 e 133 (nuovo), località Contalovo del comune di Belfiore (Verona) nel quinquennio 1902-1907 per complessive L. 101,450. Doeumeuti 7 luglio. Dep. provv. L. 5500.

Municipio di Caltagirone (Catania) (15 luglio ore 12, def.). — Appalto dei lavori per la costruzione di arcate ed altre opere in quel cimitero comunale, per L. 100,166.19, provv. agg. col ribasso del 2 0|0 e cioè per L. 98,165.81 e quindi in grado di ventes. per L. 93,257.52. Consegna lavori un anno. Dep. provv. L. 5000. Dep. spese L. 2000. Cauz. L. 10,000.

R. Prefettura di Milano (22 luglio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori occorrenti per la difesa frontale della sponda sinistra del Po in corrispondenza alla tratta fra le progressive ettometriche 82-86 dell'argine maestro di seconda categoria detto della Bonissima, in comune di Castelnuovo di Bocca d'Adda, per il presunto complessivo importo di L. 109,500. Cauz. provv. L. 8000. Documenti fino 14 luglio.

Forniture diverse.

Aste.

Amministrazione Ospedale Maggiore S. Giovanni della città di Torino (8 luglio, ore 9.30, un. def.). — Fornitura di carbone all'Ospedale Maggiore San Giovanni della città di Torino, tonn. 110 carbone antracite e 146 Newcastle, ai prezzi come da capitolato, dep. rispettive L. 1300 e L. 700.

Direzione generale R. Arsenali di Spezia, Venezia e Taranto (11 luglio, ore 12, miglioramento di ventesimo). — Fornitura alla R. Marina di olio di lino naturale e cotto, per complessive L. 64,125, da consegnarsi nei R. Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia e Taranto, provv. agg. col ribasso del 9 0[0 e cioè per L. 58,353.75. Cauzione L. 6400.

Direzione generale del R. Arsenale 2° Dipartimento marittimo di Napoli (14 luglio, ore 11, secondo). — Fornitura di kg. 33,000 di catrame vegetale del Nord a L. 0.36 il kg., per complessive L. 11,880, provv. agg. coi ribassi del 9.37 e del 5.10 0[0 e cioè per L. 10,217,73. Dep. provv. L. 1190. Dep. spese L. 450. Risultati d'asta 18 luglio, ore 12.

Municipio di Roma (9 luglio, ore 11, un. def.). — Fornitura di tubi in ghisa ed altri accessori occorrenti per le condutture di distribuzione dell'Acqua Vergine in pressione nella città bassa, per lire 25,000. Dep. provv. L. 1250. Dep. spese L. 450.

Direzione generale Arsenali di Spezia, Napoli e Venezia (8 luglio, ore 11). - Fornitura di metalli diversi, per L. 40,000, dep. L. 4000 in tesoreria. Fatali 29 luglio, ore 12.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		Giugno 21	Giugno 28
Azioni Ferrovie Biella	L.	540	550
» » Mediterranee	»	446	443 —
» » Meridionali	»	655.50	650.50
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	L.	398	398
» » » (2ª »)	»	380	380
» » Secondarie Sarde	»	225	226
» » Sicule	»	666	666
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e			
» » Sicule *A. B. C. D.*	»	344.50	342
» » Cuneo 3 0[0	»	363	363
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1[2 %	»	100	100
» » Mediterranee 4 0[0	»	501.50	501.50
» » Meridionali	»	335.25	334
» » Palermo-Marsala-Trapani	»	321.50	321.50
» » » 2ª emiss. »		313.50	313.50
» » Sarde, serie *A*	»	334	334
» » » serie *B*	»	334	334
» » » 1879	»	334	334
» » Savona	»	362	362
» » Secondarie Sarde	»	509	509
» » Sicule 40[0 oro.	»	521.50	521
» » Tirreno	»	512	512
» » Vittorio Emanuele	»	362.50	362

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1901-1902. — *Dall'11 al 20 Giugno 1902. — 35ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4760	4726	+ 34	1028	1033	— 5
Media	4760	4729	+ 31	1018	1030	— 12
Viaggiatori	1,441,862.05	1,268.046.78	+ 173,815.27	69,320.85	59,889.95	+ 9,430.90
Bagagli e cani	76,793.39	70,548.51	+ 6,244.88	1,660.05	1,631.26	+ 28.79
Merci a G.V. e P.V. acc.	433,958.75	433,923.77	+ 34.98	12,684 67	12,683.65	+ 1.02
Merci a P. V.	2,224,936.40	2,026,721.56	+ 198,214.84	94,372.35	84,446.73	+ 9,925.62
TOTALE	4,177,550.59	3,799,240.62	+ 378,309.97	178,037.92	158,651.59	+ 19,386.33
Prodotti *dal 1° Luglio 1901 al 20 Giugno 1902.*						
Viaggiatori	54,636,013.11	54,352,552.15	+ 283,460.96	2,297,590.54	2,302,926.74	— 5,336.20
Bagagli e cani	2,784,340.12	2,805,418.15	— 21,078 03	57,491.60	59,208 99	— 1,717.39
Merci a G.V. e P. V. acc.	13,928,343.18	13,391,751.36	+ 536,591.82	470,203.94	448,885.80	+ 21,318.14
Merci a P. V.	72,754,007.31	69,171,943.39	+ 3,582,063.92	2,790,436.46	2,634,420.97	+ 156,015.49
TOTALE	144,102,703.72	139,721,665.05	+ 4,381,038.67	5,615,722.54	5,445,442.50	+ 170,280.04
Prodotto per chilometro.						
della decade	877.64	803.90	+ 73.74	173.19	153.58	+ 19.61
riassuntivo	30,273.68	29,545.71	+ 727.97	5,516.43	5,286.84	+ 229.59

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

34ª Decade — Dal 1° al 10 Giugno 1902

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
RETE PRINCIPALE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1902	120,794.00	1,931.00	19,532.00	98,248.00	1,010.00	241,515.00	618.00	391.00
1901	110,445.00	1,873.00	17,845.00	109,542.00	959.00	240,664.00	618.00	389.00
Differenze nel 1902	+ 10,349.00	+ 58.00	+ 1,687.00	— 11,294.00	+ 51.00	+ 851.00	»	+ 2.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1901 AL 10 GIUGNO 1902.								
1901-902	3,427,342.00	88,000.00	744,130.00	4,740,199.00	46,589.00	9,046,260.00	618.00	14,638.00
1900-901	3,345,868.00	83,072.00	744,281.00	4,752,121.00	52,524.00	8,977,866.00	618.00	14,527.00
Differenze nel 1901-902	+ 81,474.00	+ 4,928.00	— 151.00	— 11,922.00	— 5,935.00	+ 68,394.00	»	+ 111.00
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1902	41,221.00	952.00	9,788.00	20,286.00	50.00	72,297.00	482.00	150.00
1901	35,442.00	590.00	4,756.00	21,205.00	124.00	62,117.00	482.00	129.00
Differenze nel 1902	+ 5,779.00	+ 362.00	+ 5,032.00	— 919.00	— 74.00	+ 10,180.00	»	+ 21.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1901 AL 10 GIUGNO 1902.								
1901-902	1,234,474.00	27,534.00	358,129.00	831,334.00	10,147.00	2,461,618.00	482.00	5,107.00
1900-901	1,175,881.00	24,531.00	321,194.00	872,763.00	10,859.00	2,405,228.00	482.00	4,990.00
Differenze nel 1901-902	+ 58,593.00	+ 3,003.00	+ 36,935.00	— 41,429.00	— 712.00	+ 56,390.00	»	+ 117.00
STRETTO DI MESSINA								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1902	7,597.00	304.00	833.00	2,675.00	»	11,409.00	23.00	496.00
1901	5,091.00	76.00	423.00	1,609.00	»	7,199.00	23.00	313.00
Differenze nel 1902	+ 2,506.00	+ 228.00	+ 410.00	+ 1,066.00	»	+ 4,210.00	»	+ 183.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1901 AL 10 GIUGNO 1902.								
1901-902	138,858.00	6,775.00	32,436.00	71,829.00	61.00	249,959.00	23.00	10,868.00
1900-901	122,459.00	4,418.00	24,237.00	61,525.00	61.00	212,700.00	23.00	9,248.00
Differenze nel 1901-902	+ 16,399.00	+ 2,357.00	+ 8,199.00	+ 10,304.00	»	+ 37,259.00	»	+ 1,620.00

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società Anonima con Sede in Milano.

Capitale sociale L. 180 milioni, interamente versato (Ammortizzato per L. 448,500)

In seguito a deliberazione presa dal Consiglio d'Amministrazione, a datare dal 1° luglio p. v. sarà pagato ai portatori delle **Azioni** sociali — contro presentazione della cedola n. 33 — presso le Casse della Società in *Milano, Foro Bonaparte, 31* ed in *Napoli, Stazione Centrale,* o presso le Case e Banche incaricate, un secondo acconto di L. **7.50** per ciascuna Azione sul dividendo dell'esercizio 1901-1902.

Il pagamento dell'interesse fisso semestrale maturantesi al 1° luglio 1902 sulle **Obbligazioni** sociali 4 0|0 avrà luogo a cominciare dal detto giorno — contro presentazione della cedola n. 24 — presso le Casse della Società in *Milano, Foro Bonaparte, 31* ed in *Napoli, Stazione Centrale,* o presso le Case e Banche incaricate.

Milano, giugno 1902. **LA DIREZIONE GENERALE.**

COMPAGNIA DEI FRENI WESTINGHOUSE

THE WESTINGHOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED

LONDRA — York Road, King's Cross, N. — **LONDRA**

Freno Westinghouse ad azione rapida

Apparecchi di Freno Westinghouse ordinati durante l'anno 1900.

Freni automatici	Al 31 dicembre 1899		Al 31 dicembre 1900		Aumento nell'anno	
	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli
Inghilterra	3964	35817	4094	36652	130	835
Francia	4047	33427	4455	34037	408	610
Germania	7258	42268	7798	45149	540	2881
Russia	2384	16796	5182	32633	2798	15837
Austria-Ungheria	723	6441	755	6990	32	549
Belgio	1065	6705	1230	7476	165	771
Olanda	658	3588	691	3791	33	203
Italia	688	5297	837	6488	149	1191
Svezia	61	536	61	646	—	110
Svizzera.	816	6324	830	6462	14	138
Spagna	21	202	29	202	8	—
Rumania	185	698	209	698	24	—
Bulgaria, Serbia e Turchia.	—	26	—	26	—	—
India	56	110	56	110	—	—
China	123	84	123	84	—	—
Persia	—	36	4	36	4	—
Africa	11	73	11	73	—	—
Australia	1591	21133	1804	26264	213	5131
Repubblica Argentina . .	173	711	183	841	10	130
America	36484	993293	38398	1125529	1914	131236
Totale . . .	60308	1173565	66708	1334104	6400	160539

Aumento totale nel 1900, apparecchi N. **166939.**

AGENZIA PER L'ITALIA: Ing. GIUSEPPE GOGLIO - TORINO

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

BIGLIETTI SEMPLICI (1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	Londra (2) 1a classe	Londra (2) 2a classe	Parigi (3) 1a classe	Parigi (3) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Londra (4) validità	Parigi (5) 1a classe	Parigi (5) 2a classe	Parigi (5) validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais e via Boulogne) .	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 65	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a classe		1a,2a,3a classe	1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a, 2a e 3a classe		Treno lusso PENINSULAR-EXPRESS part. da Londra il venerdì
				(*)		(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	—			11 — a.		—		—
Douvres. . . . . . . —	11 05 a.			1 — p.		11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
	(F) W.R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 30 p.		3 — p.		1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.			↓		↓	2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.						2 31 a.		
Folkestone . . . Par.			11 50 a.		4 10 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime ora Eur. occ. Arr.			1 30 p.		5 50 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.			1 34 p.		5 54 p.			
		↓			(F) W.R.			
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.			2 10 p.		6 17 p.			
Boulogne (Buffet) Central Arr.		2 12 p.	2 15 p.	↓	6 22 p.	↓		↓
Boulogne (Buffet) Central Par.	↓	2 25 p.			6 25 p.			
Amiens (Buffet) . Arr.		4 12 p.		5 16 p.	—	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) . Par.		4 17 p.		5 21 p.	—	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.	6 05 p.		6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		Per la grande cintura ↓
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	—	6 33 p.		7 58 p.	9 21 p.	7 03 a.		
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	7 16 p.		8 42 p.	10 01 p.	7 43 a.		
	1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)		1a 2a cl.	1a 2a cl.	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	9 35 p.	10 20 p.	10 30 p.	9 20 a.	2 — p.	
Dijon . . . . Arr.	12 18 p.	1 31 a.	2 16 a.	2 48 a.	3 40 a.	2 17 p.	7 08 p.	9 35 a.
Evian . . . . . —	1 14 p.	8 27 a.	—	—	1 14 p.	10 48 p.	—	—
Genève . . . . —	10 45 a.	—	7 51 a.	—	11 16 a.	7 33 p.	—	—
Chamonix . . . . . . —	6 21 p.	10 49 a.	—	—	6 21 p.	—	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	9 05 a.	6 12 a.	—	7 01 a.	10 19 a.	7 01 p.	12 23 a.	1 46 p.
Chambéry . . . . . . —	9 37 a.	6 41 a.	—	7 25 a.	10 55 a.	7 35 p.	12 47 a.	2 06 p.
Modane . . . . —	1 46 p.	—	—	10 02 a.	8 04 p.	—	3 34 a.	4 51 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	18 55	—	—	14 22	4 55	—	8 20 a.	21 16
Torino. . . . . . . Par.	20 —	—	—	14 50	6 45	—	8 45	
Novara . . . . . . Arr.	21 56	—	—	16 47	9 14	—	10 55	
Milano . . . . . . Arr.	23 05	—	—	17 45	10 15	—	12 6	
Venezia . . . . . . Arr.	—	—	—	23 30	—	—	18 45	
Torino. . . . . . . Par.	20 05	—	—	15 —	5 25	—	8 40	Sleeping-cars con Dining-car ↓
Genova . . . . . . Arr.	23 20	—	—	18 25	8 45	—	12 —	
San-Remo . . . —	5 45	—	—	23 33	—	—	16 44	
Pisa. . . . . —	8 20	—	—	23 25	12 35	—	17 —	
Firenze . . . . —	7 15	—	—	1 20	17 28	—	19 15	
Livorno . . . . —	5 36	—	—	0 7	15 5	—	18 —	
Roma . . . . —	10 10	—	—	7 —	19 15	—	23 48	
Napoli . . . . —	18 35	—	—	13 36	0 35	—	7 —	
Brindisi . . . . —	—	—	—	8 16	—	—	18 7	
Torino. . . . . . . Par.	20 05	—	—	—	—	—	8 40	21 30
Alessandria . . . . Arr.	21 32	—	—	—	—	—	10 13	22 59
Bologna . . . . . . —	2 31	—	—	—	—	—	14 50	3 01
*Ancona . . . . —	7 13	—	—	—	—	—	23 —	6 40
Brindisi. . . . —	21 48	—	—	—	—	—	10 59	17 20
Firenze . . . . —	6 34	—	—	—	—	—	18 8	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	13 10	—	—	—	—	—	23 25	
Napoli. . . . . . . Arr.	18 35	—	—	—	—	—	7 —	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . Par.	8 50	—	—	15 5	Lusso	—	—
Roma . . . . —	14 30	—	—	23 10	—	—	—
Firenze . . . . —	21 10	—	—	6 10	—	—	—
Brindisi . . . . —	7 —	—	—	17 33	—	—	—
Ancona . . . . —	20 25	—	—	5 35	—	—	—
Bologna . . . . —	1 35	—	—	10 30	—	10 30	—
Alessandria . . . . . —	7 15	—	14 20	17 10	—	21 55	—
Torino. . . . . . . Arr.	9 2	—	16 05	19 10	—	23 35	—
Brindisi . . . . . . Par.	—	—	18 35	—	—	9 42	—
Napoli. . . . . —	8 50	—	15 50	—	—	23 15	—
Roma . . . . —	14 50	—	21 —	—	14 20	8 15	—
Livorno . . . . —	21 6	—	2 —	8 30	19 35	18 15	—
Firenze . . . . —	19 35	—	21 5	7 15	17 30	12 10	—
Pisa. . . . . —	22 15	—	3 5	9 8	20 45	15 —	—
San Remo . . . —	18 32	—	1 45	8 9	—	14 15	—
Genova . . . . —	3 5	—	7 5	14 55	0 35	20 —	—
Torino. . . . . . . Arr.	7 —	—	10 25	19 10	4 50	23 35	—
Venezia . . . . . . Par.	—	—	—	8 45	—	14 —	—
Milano . . . . Par.	—	—	7 5	16 —	—	20 15	—
Novara . . . . —	—	—	8 7	17 1	—	21 15	—
Torino. . . . . . . Arr.	—	—	10 20	19 5	—	23 10	—
	(D)						
Torino. . . . . . . Par.	7 45	—	13 30	19 30	—	—	24 —
Modane (ora franc.) . —	11 40 a.	—	5 45 p.	10 22 p.	—	—	3 20 a.
Chambéry . . . . . . —	3 8 p.	—	9 15 p.	12 36 a.	—	6 46 a.	5 57 a.
Aix-les-Bains . . . . —	3 43 p.	—	9 47 p.	12 59 a.	—	7 18 a.	6 20 a.
Chamonix . . . . . . —	7 40 a.	—	4 20 p.	—	—	—	—
Evian . . . . . —	12 37 p.	—	7 22 p.	—	—	4 3 a.	—
Genève . . . . —	1 50 p.	—	7 35 p.	9 28 p.	—	5 55 a.	3 27 a.
	1a cl.						
Dijon . . . . —	11 37 p.	—	2 39 a.	5 22 a.	—	1 25 p.	11 38 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	5 — a.	—	7 23 a.	9 41 a.	—	6 21 p.	5 15 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 11 a.		—	10 19 a.	—	6 50 p.	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	7 52 a.		—	11 4 a.	—	7 42 p.	
	1a,2a,3a	1a 2a cl.	(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl. W.R.(A)		*Pranzo* 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	8 15 a.	—	9 45 a.	11 35 a.	—	9 — p.	
Amiens (Buffet) . Arr.	9 52 a.	—		1 — p.	—	10 46 p.	
Amiens (Buffet) . Par.	9 57 a.	—		1 4 p.	—	10 51 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	11 28 a.	—			—		
Boulogne (Buffet) Central Par.	11 30 a.	11 40 a.			—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.	11 35 a.	—			—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.	11 50 a.	—			—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora E. occ. Par.	11 46 a.	—			—	↓	
Folkestone . . . Par.	2 — p.	—			—		
Boulogne-Tintelleries Arr.		11 44 a.		↓	—	12 31 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.		11 46 a.	↓		—	12 33 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.		12 27 p.		2 55 p.	—	1 12 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.		12 35 p.	1 5 p.	3 01 p.	—	1 21 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.		1 20 p.		3 19 p.	—	1 39 a.	
Calais Maritime ora Eur. occ. Par.		1 16 p.		3 15 p.	—	1 35 a.	
Douvres. . . . . . . —	↓	3 5 p.		5 15 p.	—	3 40 a.	
Londres Victoria . Arr.		—		7 — p.	—	—	
Londres Ch.-Cross. Arr.	3 45 p.	4 55 p.		—	—	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — *Vetture dirette da Boulogne verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Boulogne a Milano e Venezia col treno che parte da Boulogne alle 6.17 p. e da Parigi-Lione alle 10.20 ant. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Calais col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 11.35 ant. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino.

TORINO, 1902 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2.

ANNO XXXV. Sabato, 5 Luglio 1902 NUM. 27.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Relazione del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale degli Azionisti, 28 maggio 1902

(*Continuazione — Vedi N. 24*).

III. — **Lavori diversi.**

Stazione marittima di Venezia. — Si sono ultimati gli impianti sul Molo di Levante e quelli sul Molo di Ponente e si è inoltre compiuto l'ampliamento dell'Officina idroelettrica e l'impianto dell'illuminazione della stazione Marittima, costituenti il secondo, terzo e quarto gruppo dei lavori.

Ultimate pure le banchine di S. Basilio e fra breve sarà pure compiuto anche il riempimento.

Stazione Centrale di Venezia S. Lucia. — Sono stati approvati i lavori per l'impianto dell'illuminazione elettrica della stazione, ai quali si metterà mano quanto prima.

Magazzini per granaglie (Sylos) a Venezia. — Completamente ultimato l'impianto del magazzino e dei meccanismi; si dispone per la consegna alla Società concessionaria.

Provvedimenti contro la malaria. — Speciale menzione riteniamo di dover fare riguardo ai provedimenti che su larga scala furono presi nello scorso anno per difesa contro la malaria; tali provvedimenti, che diedero favorevoli risultati, furono attuati su parecchi tronchi delle linee Roma-Orte, Roma-Sulmona, Castellammare Adriatico-Foggia, Foggia-Bari, Foggia-Potenza, Foggia-Napoli, Foggia-Manfredonia, Barletta-Spinazzola, Termoli-Campobasso-Benevento, Rocchetta S. Antonio-Spinazzola, Padova-Venezia, Mantova-Monselice, Ravenna-Rimini e Ferrara-Rovigo, proteggendo complessivamente oltre 2650 individui.

I buoni risultati ottenuti ci hanno consigliato ad estendere le difese anche agli altri tratti di ferrovia che attraversano zone malariche.

A tale scopo venne presentata apposita proposta al Governo.

Trazione elettrica. — a) Sulla linea Bologna-Poggio-Rusco. — Si è ottenuta dal R. Governo l'approvazione per prolungare il servizio a trazione elettrica, attivato lo scorso anno sulla linea Bologna-S. Felice, fino a Poggio Rusco, e la Società ha provveduto per gli occorrenti impianti allo Scalo Mascarella nella stazione di Bologna.

b) Sulle linee della Valtellina. — Dalla Ditta assuntrice fu pressochè compiuto l'impianto idroelettrico per esercitare a trazione elettrica con fili aerei percorsi da corrente trifase ad alto potenziale, le linee Lecco-Colico-Sondrio-Chiavenna, tanto che si sperava di potere aprire al pubblico il nuovo esercizio alla fine del passato anno. Siccome però prima della visita di inaugurazione ebbero a verificarsi vari inconvenienti, si è dovuto rimandarne l'attivazione, per dar modo alla prefata Ditta di mettere in regolare assetto l'impianto.

Durante il passato inverno si sono continuate le corse di prova e da parte della Ditta stessa furono eseguiti lavori di rettifica ed introdotte modificazioni nella linea aerea, nelle sottostazioni di trasformazione e nelle vetture.

La Società ha provveduto da parte sua per l'impianto degli apparecchi centrali di manovra, dei telefoni, dello staff, ecc., ecc.

IV. — **Spese di costruzione.**

Il capitale costruzioni ed immobili di proprietà sociale al 31 dicembre 1900 importava . . L.	617,810,410.25
Aggiungendo le spese dell'anno 1901, come segue: Costruzione delle nuove linee concesse con le leggi 20 luglio 1888 e 2 luglio 1896, L. 476,794.13; Costruzione di opere stabili per il miglioramento delle condizioni dell'esercizio (art. 101 del capitolato) L. 437,639.78; Spese diverse in conto capitale e regolarizzazione di partite arretrate, L. 254,918.34 . . . . L.	1,169,352.25
Il capitale al 31 dicembre 1901 ascende a L.	618,979,762.50

V. — **Esercizio.**

§ 1. — LUNGHEZZA DELLE LINEE E MEDIA ESERCITATA.

Nessuna modificazione è intervenuta sia nella composizione della rete principale, sia in quella della rete secondaria. Essendosi però rettificate le loro lunghezze in dipendenza delle ultime misurazioni, esse al 31 dicembre 1901,

risultarono rispettivamente di chilometri 4309.259 e di chilom. 1493.397 (1).

Complessivamente quindi le due reti avevano alla stessa data la lunghezza di chilom. 5802.656, corrispondente alla lunghezza media esercitata durante l'anno.

§ 2. — Materiale rotabile in servizio.

Lo stato del materiale rotabile al 31 dicembre scorso anno si rileva dal quadro, allegato n. 7, nel quale sono pure indicate le variazioni e modificazioni apportate al materiale stesso durante il 1901.

§ 3. — Percorrenze dei treni e del materiale.

Confrontando il quadro allegato n. 8 con quello analogo del 1900, si rileva che nello scorso anno si ebbero 124,853 chilometri di più nella percorrenza dei treni viaggiatori e 585,510 in quella dei treni merci.

Il primo di tali aumenti è dovuto principalmente all'aggiunta di una terza coppia di treni diretti sulla linea Milano-Venezia, al prolungamento di due treni sulla Faenza-Firenze, e all'effettuazione di un maggior numero di coppie di treni sulle linee Bologna-S. Felice, Foggia-Lucera, Foggia-Manfredonia e Brescia-Iseo in conseguenza dell'attivazione sulle linee stesse del servizio economico.

L'aumento nella percorrenza nei treni merci è dovuta ai maggiori trasporti dei prodotti vendemmiali delle Puglie e all'incremento verificatosi in quelli delle barbabietole e del bestiame.

Nel quadro allegato n. 8 *bis* figurano le quantità e le percorrenze dei convogli e dei rotabili a trazione elettrica durante il decorso anno.

§ 4. — Interruzioni ed altri accidenti nel servizio.

Fra le poche interruzioni verificatesi nel 1901, sono da ricordare solamente quelle causate da neve sulla linea Termoli-Benevento, dal 5 al 7 gennaio, e sulla linea Castellammare Adriatico-Foggia, dal 4 al 6 stesso mese, e quelle dovute ad alluvioni sulla Colico-Sondrio, dal 15 al 18 giugno, e l'altra sulla linea Foggia-Brindisi che, per la conseguente rottura di un ponte presso S. Vito d'Otranto, durò dal 22 dicembre fino al 16 gennaio del corrente anno.

Fra gli accidenti nel servizio, meritano di essere accennati: l'urto al direttissimo 2 del 10 gennaio, mentre partiva da Bologna, da parte di una locomotiva di manovra, con fuorviamento di tre vetture, leggiere ferite ad un viaggiatore e danni di poca entità al materiale; l'investimento di due agenti, dei quali uno rimase ucciso e l'altro gravemente ferito, da parte del treno 877 del 29 gennaio in vicinanza del Bivio Boscoredole; l'urto, per falso scambio, del treno 337 del 2 febbraio a Terontola, con soli danni al materiale; il fuorviamento del treno 623 del 18 febbraio fra Cesio Busche e Feltre, col rovesciamento della locomotiva e di tre carri, ferimento del personale di macchina e danni rilevanti al materiale; lo sviamento dell'intero treno 237 del 15 maggio fra Raiano e Sulmona, col ferimento non grave di quattro agenti e di tre viaggiatori e danni sensibili al materiale, parte del quale ebbe a rovesciarsi; l'investimento di un carrello, e conseguente ferimento di due agenti, da parte del treno 2650, fra Montorsoli e Vaglia, il 13 luglio; l'urto per falso scambio del treno 67 dell'11 settembre, contro una colonna di carri a S. Pietro Vernotico, con soli danni gravi al materiale; lo sviamento, per la caduta di una balla di cotone, del treno 1124 del 17 ottobre, con ferimento di un agente e rilevanti danni al materiale; il rovesciamento di una vettura del treno 112 del 25 ottobre sullo scambio di entrata di Delebio, con ferite a tre viaggiatori; l'urto per falso scambio del treno 624 contro il 1421 in stazione di Alano-Fener, il 14 novembre, con ferimento di un agente, di tre viaggiatori e del messaggero postale e danni non gravi al materiale.

(1) Non compresi i chilom. 35.997, lunghezza complessiva rettificata di alcuni tratti che, appartenenti alla rete principale, sono anche esercitati come facenti parte della rete secondaria.

Nel prospetto allegato, n. 10, figurano le solite notizie statistiche degli accidenti accaduti durante l'anno 1901.

§ 5. — Tariffe.

Viaggiatori. — Nella relazione dell'esercizio precedente accennammo alle innovazioni ed ai miglioramenti che sarebbero stati introdotti nei biglietti di abbonamento speciale, consistenti nella istituzione dei biglietti regionali per il maggior periodo di tre mesi, e di quelli per l'intera rete anche per periodi di sei mesi e di un anno.

Questi nuovi biglietti furono difatti messi in vendita il 1° luglio 1901 ed i risultati ottenuti sono stati pienamente soddisfacenti. — L'incremento poi nella vendita dei biglietti che preesistevano si è sviluppato in modo che non poteva desiderarsi migliore, essendosi ottenuto, tanto nel numero dei biglietti quanto nel prodotto, un aumento superiore nel complesso al 25 per 0|0. — Il prodotto totale dei biglietti speciali d'abbonamento ha superato nel 1901 i due milioni e mezzo.

E' superfluo avvertire che anche in questo esercizio furono continuate le solite facilitazioni per promuovere, durante la buona stagione, il movimento dei viaggiatori, come pure per facilitare i pellegrinaggi dei quali, sebbene in misura meno intensiva dell'anno scorso, se ne sono tuttavia verificati diversi ed abbastanza numerosi sulle nostre linee.

Merci. — Riguardo alle tariffe per le merci, si è provveduto, come pel passato, a quelle aggiunte e modificazioni rese necessarie dalla esperienza o dalle giustificate domande del commercio e delle industrie; ma nessuna di queste aggiunte o modificazioni merita una speciale menzione. — Ci limitiamo quindi ad annunziarvi l'entrata in vigore, dal 10 ottobre 1901, delle modificazioni alla Convenzione internazionale di Berna, concordate nelle conferenze di Parigi del 1896 fra gli Stati partecipanti alla Convenzione medesima e la pubblicazione di una nuova edizione della tariffa pel servizio diretto italo-ungherese via Fiume-Venezia e Fiume-Ancona. — Questa nuova edizione contiene tutti quei miglioramenti che ci sono stati suggeriti dall'esperienza di quattro anni, essendosi pubblicata la prima tariffa nel 1897, e che perciò sono diretti a soddisfare maggiormente al traffico fra i due paesi, già sviluppatosi in modo da dimostrare giustificata l'istituzione del servizio cumulativo.

Non cessammo pure di continuare la necessaria ed attiva sorveglianza sulle concorrenze che esercitano a danno delle nostre linee gli altri mezzi di trasporto marittimi, fluviali, tramviari, ecc., e non mancammo di provvedervi mediante le solite convenzioni particolari.

Concessioni speciali. — Le concessioni speciali, enumerate nell'Appendice n. 1, allegato *E*, del Contratto d'esercizio erano governate da tariffe diverse come anche da norme e condizioni variabili secondo le singole concessioni, ciò che ne rendeva assai complicata l'osservanza da parte delle persone che vi hanno diritto e l'applicazione da parte delle stazioni.

Gl'inconvenienti che derivavano da questo stato di cose non potevano essere eliminati che da un provvedimento unico e radicale, quello cioè dell'eliminazione in quanto era possibile, della varietà delle tariffe e dell'unificazione delle norme e dei documenti di trasporto, semplificando così in modo radicale l'attuale ordinamento delle concessioni speciali.

Le trattative iniziate col Governo per raggiungere questo fine non furono nè brevi, nè scevre di difficoltà. — Ma ora abbiamo la soddisfazione di annunciarvi che oggi il problema è stato completamente risoluto e che in forza dell'apposita legge votata dal Parlamento, andranno in vigore, a datare dal 1° luglio p. v., le innovate Concessioni speciali, stabilite su queste due basi fondamentali:

a) Adozione di norme regolamentari comuni a tutte le concessioni;

b) Riduzione a due sole delle varie tariffe ridotte per viaggiatori, coll'unica eccezione di una tariffa speciale per gli operai e braccianti.

Con questa radicale riforma la quale non turberà menomamente l'economia delle concessioni speciali rispetto ai prodotti, si ha fiducia che saranno eliminati completamente gl'inconvenienti che si verificavano in passato e che il servizio relativo procederà assai più regolarmente e speditamente.

Un'altra importante riforma che dobbiamo segnalarvi è quella del regolamento pei trasporti militari, essa pure destinata ad entrare in vigore il 1° luglio p. v., insieme alle innovate Concessioni speciali.

Questa riforma è stata condotta cogli stessi criteri di semplificazione adottati per quella delle Concessioni speciali, particolarmente riguardo alle tariffe, alle norme ed ai documenti di trasporto. (*Continua*).

L'ODISSEA D'UN CARRO FERROVIARIO [1]

(Continuazione e fine — Vedi N. 25).

Si immagini formata artificialmente fra le due linee diramanti verso Alessandria e verso Tortona una grande conca o piano discendente, e su di essa un enorme fascio di binari disposti a guisa di scopa: lungo il manico della scopa si portano i treni di carri carichi provenienti da Genova e quelli di carri carichi e vuoti, provenienti dalla valle del Po che vi sono diretti. I carri, isolati od a piccoli gruppi, discendono per forza di gravità e vengono avviati sui 31 binari terminali della scopa, ciascuno dei quali è destinato a ricevere carri per una determinata direzione o destinazione speciale, che sarà Torino, Casale, Mortara, Milano, Piacenza, ecc., per quelli provenienti da Genova ed i diversi scali di questo porto, Sampierdarena, ecc., per quelli che vi sono diretti dalla valle del Po. Bisogna poi ripigliare i gruppi di carri così formati, farli risalire per il manico della scopa, dalla quale abbiamo tolta l'immagine, e avviarli verso Alessandria, verso Tortona o verso Genova, a seconda della loro destinazione.

Questa è, sommariamente, la funzione della stazione di Novi-San Bovo, la quale, come si vede a prima giunta, ha parecchi difetti capitali che ne rendono assai imperfetto e lento, oltre che costoso, l'esercizio.

Il primo è che le due operazioni di discesa o smistamento o lanciamento, che dir si voglia, e quella di ripresa dei carri ricomposti in treni a seconda delle loro destinazioni, s'inceppano l'una coll'altra là dove cessa il manico e comincia la scopa propriamente detta: ragione per cui le stazioni di smistamento a vecchio tipo, come quella di San Bovo, sono ormai ovunque abbandonate e sostituite da stazioni in cui il fascio dei binari rappresenta un fuso gigantesco alle cui due estremità i binari stessi si rannodano. Così a un dipresso sono disposte le classiche stazioni di smistamento di Miramas presso Marsiglia, di Terrenoire presso St.-Etienne, di Edgehill in Inghilterra ed altre molte ancora.

L'altro difetto consiste nel dover gittare tutta questa massa di carri in basso per poi farla risalire per un dislivello medio di 5 metri. E se si pensa che nel 1901 furono 391,057 carri carichi e 195,879 carri vuoti, ed in complesso circa 8 milioni di tonnellate che uscirono da Novi-S. Bovo, è facile arguire quale somma di energia, e quindi di spesa, sia andata sciupata nell'anzidetta operazione.

Ai difetti dipendenti dal modo con cui è costrutta, conviene aggiungere quelli inerenti alla località in cui la stazione di smistamento è posta: località bassa, in cui predominano fitte nebbie, e nell'inverno cadono, più che in qualunque altro posto, abbondanti nevicate; ed in queste circostanze è un'ostruzione completa, un rigurgito di carri verso tutte le direzioni, un arrenamento generale del traffico, mentre quasi per ironia a Genova splende il più fulgido sole e spira frizzante la brezza che invita più che mai al lavoro. Particolare condizione questa del nostro massimo porto rispetto a quella dei porti del Nord, i quali d'inverno sono incagliati ed ostruiti dai ghiacci marini, e dove quindi il movimento si rallenta forzatamente di conserva con quello dell'interno, mentre a Genova, favorita dal mite clima meridionale, converge più intenso il traffico dal mare, proprio d'inverno, quando le nostre stazioni dell'interno sono incagliate dalle nebbie e dalle nevi!

Nelle descritte condizioni di San Bovo non è a meravigliarsi se il carro che noi vogliamo seguire vi sosti, a dire pochissimo, 12 ore almeno, e se nelle epoche di forte movimento e d'ingombro, la sosta non sarà più di ore, ma di giorni. Il carro è stato lanciato nel binario assegnato ai veicoli diretti verso Milano; ad un certo momento si estrarrà, da quel binario, il gruppo di carri riunitivi, e, se ve ne sono a sufficienza per costituire un treno completo, lo si avvierà senz'altro verso Milano, dove arriverà dopo otto ore circa, sostando qua e là per dare il passo ai treni viaggiatori. Che se invece un treno completo per Milano non si è potuto fare, lo si completerà con carri destinati a Tortona, a Voghera od a Pavia; ed in tal caso saranno altre soste, spesso ben lunghe, per staccarne i carri che devono ivi fermarsi o deviare e per attaccarvene altri provenienti da altre linee.

Il treno adunque, di cui fa parte il nostro carro, arriva finalmente a Rogoredo, una delle porte ferroviarie di Milano, donde non può andare verso Bergamo, sulla linea di Venezia, che o entrando direttamente nella stazione centrale di Milano per retrocedere per il bivio Acquabella verso Venezia, o girando attorno alla città, sulla così detta via di circonvallazione, e attraversando quattro delle stazioni di Milano.

La prima soluzione non sarebbe ammissibile che nel caso in cui San Bovo avesse potuto formare un treno completo diretto per la linea del Veneto, ed anche quando ciò fosse, non si potrebbe andare ad ingombrare con manovre di treni merci i pochi binari della stazione centrale.

La stazione centrale di Milano rappresenta da molti anni un vero miracolo di esercizio ferroviario, quale non si può forse riscontrare fuori d'Italia, tanta è la sproporzione fra il movimento che vi si verifica ed i mezzi di cui dispone. Se si pensa che con cinque binari fiancheggiati da marciapiedi si hanno giornalmente fra arrivi e partenze 134 treni a vapore, 60 treni elettrici, 7 treni merci a grande velocità e il transito di 70 e più treni merci a piccola velocità, in totale 271 treni al giorno, e che in quello stretto spazio si intrecciano i complicati servizi di due Società diverse, devesi veramente ascrivere a miracolo di oculatezza e diligenza, da parte dell'esercente, se gli infortuni sono rari e se gravi accidenti ferroviari non vi sono mai accaduti.

Il treno merci dovrà dunque da Rogoredo avviarsi verso Milano, Porta Sempione, per subire ivi un nuovo smistamento o trasformazione radicale, del genere di quella fatta a San Bovo, ma più complicata assai; perchè se San Bovo è punto di riunione di tre direzioni, a Porta Sempione convergono treni da dieci e più direzioni, ed ogni treno, proveniente da ciascuna direzione, ha carri destinati verso molte altre. Nei mesi di maggior lavoro vi arrivano e ne ripartono, in media, complessivamente fino a 114 treni al giorno, e vi si manovrano giornalmente 3125 carri, mentre nel 1885 quando la stazione fu costruita questo movimento di manovra era di soli 1860 carri. Ed in 17 anni la stazione di smistamento propriamente detta non fu ampliata, e tutto al più come palliativo vi si aggiunse qualche binario, neutralizzato del resto dal fatto che si dovette, per provvedere ai bisogni della città, complicare la funzione primitiva di smistamento di treni con quella di scalo di merci locali, e recentemente anche con lo smistamento dei carri! Ed a poco anche valse il sussidio portato alla stazione di smistamento di Milano Sempione dalla stazione di Milano Porta Romana che, per rispetto ai treni provenienti da Rogoredo, forma quasi un'anticamera della stazione di Sempione.

Anche la stazione di Porta Sempione presenta un grave

(1) Dalla *Nuova Antologia* del 16 giugno 1902.

peccato di origine, nella sua forma e disposizione, al pari, per non dire peggio, di San Bovo; anche a Milano Sempione si ha il fascio dei binari di smistamento fatto a guisa di scopa; ma qui per giunta i binari sono insufficienti di lunghezza e di numero, senza che tecnicamente sia possibile di allungarli o aumentarli; qui un carro deve percorrere almeno tre volte ed anche quattro nella sua lunghezza tutta la stazione, con manovre che si intrecciano e si incagliano l'una con l'altra e che per di più sono tagliate dal transito di treni viaggiatori ed imbarazzate da tutti i movimenti di locomotive e dal servizio per lo scalo merci locale. Quale meraviglia dunque se verso il tardo autunno, quando le giornate si fanno più corte, e i trasporti di merci si fanno più attivi, e per il freddo si congelano i lubrificanti degli assi dei carri, che si fanno pigri e restii ai movimenti, e per le nebbie fittissime non si scorgono più i segnali ed intoppi a dieci metri di distanza, quale meraviglia se niuno sforzo di buona volontà e di attività riesce a smaltire i treni che si succedono l'un l'altro? I carri si addensano ed accumulano, accrescendo ogni ora più gli impedimenti e le difficoltà, e i treni sostano per delle ore agli ingressi, ritardando i successivi, i quali devono arrestarsi man mano più indietro nelle stazioni precedenti, sconvolgendo tutto l'ordine e gli orari di marcia e ripercuotendo direttamente i ritardi e gli ingombri in tutti i centri principali ed in special modo al porto di Genova, che invia verso Milano pressochè un terzo del suo carico totale.

Ben a ragione vi fu chi affermò, fin da alcuni anni or sono, *che il problema di Genova andava risoluto a Milano*; questa asserzione parve e molti paradossale; ma se di paradosso ha l'apparenza, essa non è che la manifestazione di una chiara e profonda conoscenza delle condizioni ferraviarie del nostro paese. La prova più diretta, e diremo palpabile, l'abbiamo nel fatto che le maggiori soste di carri si verificano nella stazione di Milano Sempione, dove, nelle epoche di forte traffico e di ingombro conseguente, i carri si arrestano per giorni interi e dove nel dicembre 1901 si ebbero soste di persino sette giorni, senza contare gli arresti che l'ingombro viene a causare in stazioni precedenti e che si sommano quindi a quelli che si hanno a Milano. Il ciclo medio di percorrenza dei carri, cioè il tempo medio che passa dal momento in cui un carro viene caricato a quello in cui viene ricaricato una seconda volta, risulta allora assai maggiore dei quattro o cinque giorni, quale si può calcolare ordinariamente nell'alta Italia; e se si pensa che un giorno di più, nella durata media di questo ciclo, corrisponde ad oltre 5000 carri inutilizzati, e quindi in meno, sulla sola Rete Mediterranea, si capisce come primo effetto degli ingombri risulti la deficienza dei carri, e come il commercio ne risenta danno per forzati ritardi nello spedire la propria merce o nel riceverla. E questi ritardi talvolta si traducono in pregiudizio gravissimo, come ad esempio nel caso di merci impegnate per l'imbarco a Genova, dove non di rado avviene che perdano la coincidenza delle navi e le tasse precedentemente pagate per imbarco.

Parve pochi anni sono che la gravità del problema ferroviario di Milano fosse stata presa in seria considerazione dalle autorità competenti, e dovesse sorgerne un complesso di proposte e di provvedimenti atti a risolvere l'importante questione. Già nel 1895 la Commissione Gadda, incaricata dello studio del problema del porto di Genova, affrontava pur quello del servizio ferroviario di Milano, e pubblicava fra gli atti della sua Relazione un'interessante monografia sull'entità e sviluppo presumibile di questo servizio specialmente in rapporto al servizio di Genova. Se ne ebbe per risultato immediato l'attuazione di qualche provvedimento di carattere assolutamente urgente ed improrogabile: ma siccome ne era insieme scaturita la convinzione generale che provvedimenti di ben altra natura e più radicali si sarebbero al più presto resi necessari, e le due Società esercenti andavano studiando e presentando proposte di diverso genere secondo criteri alquanto disparati, il ministro Pavoncelli, con decreto n. 1975 del 9 febbraio 1898, nominava un'apposita Commissione, anch'essa sotto la presidenza del compianto senatore Gadda, per lo studio completo del servizio ferroviario di Milano e per le proposte dei provvedimenti relativi.

Per quanto consta, questa Commissione avrebbe, dopo profondi studi sul probabile incremento del traffico ferroviario di Milano, concretato dei progetti di sistemazione delle stazioni di Milano con criteri moderni e proporzionati all'importanza del movimento locale e di traffico di quel gran centro ferroviario: tratterebbesi, a quanto si dice, di un progetto richiedente una spesa di circa 45 milioni di lire. Ma sia che l'entità della spesa abbia resa esitante la Commissione, sia che essa intendesse studiare un programma finanziario per renderne possibile l'effettuazione, fatto si è che quando venne improvvisamente a mancare il 2 luglio 1901 il presidente senatore Gadda, la Relazione non era ancora pubblicata! Di poi la Commissione non diede più sentore di sè, ed è a rammaricarsi che essa non abbia dato conto del lavoro compiuto, perchè il risultato degli studi, reso di pubblica ragione, avrebbe forse sollevato delle utili discussioni nei diversi campi, e forse anche accelerato e facilitato una soluzione del gravissimo e urgente problema.

Frattanto, non solo siamo allo ***statu quo ante***, ma la situazione peggiora ogni giorno, e niuno, che ne abbia il dovere, mostra preoccuparsene!

Ma torniamo al viaggio del nostro carro, che ha dato argomento a queste melanconiche divagazioni.

Nelle condizioni più tranquille e regolari il nostro carro avrà, fra l'ingresso e l'uscita, perduto nella stazione di Milano Sempione dodici ore di tempo, se non più; da Sempione ripartirà con un treno formato e diretto alla linea del Veneto. Supponiamo che nessun intoppo il treno incontri nel traversare le stazioni di Porta Garibaldi e di Milano centrale, ed auguriamoci, come sempre, che non abbia per qualche errore a incontrarsi in uno degli innumerevoli treni o locomotive che ad ogni momento gli possano attraversare la via. In due ore circa il treno giungerà a Treviglio, dove deve subire una nuova sosta per separare i carri che vanno verso la linea di Bergamo o quella di Cremona, da quelli che proseguono verso Brescia. Anche Treviglio è stazione con impianti non proporzionati alla sua funzione ed anche qui perciò la sosta sarà superiore a quanto sarebbe strettamente necessario: calcoliamo su una sosta media di circa 12 ore, dopo la quale, finalmente, il carro potrà arrivare in poco meno di un'ora a Bergamo, sua destinazione.

Una ricapitolazione comparativa ci dice che il carro caricato e spedito, ad esempio, il lunedì da Genova, dovrebbe, sulle basi delle nostre tariffe ferroviarie, essere consegnato a Bergamo il sabato successivo; e, dalla fatta peregrinazione, possiamo concludere come non sarà che nelle migliori delle ipotesi, le quali assai raramente si verificano, che esso potrà giungere a destino nei termini di tempo legali, cioe in cinque giorni per un percorso di 204 chilometri.

Possiamo facilmente farci un'idea dei ritardi che si avranno quando una causa qualsiasi porti incaglio al movimento del carro in una delle fasi del suo viaggio, e di quanto maggiori saranno i ritardi quando non si tratti di un carro completo che forma, ferroviariamente parlando, una unità individuata, ma si tratti invece di un semplice collo che dovrà essere caricato alla rinfusa con altri colli e dovrà quindi a Sampierdarena, a Novi, a Sempione ed a Treviglio passare da un carro all'altro con quelle complicate manipolazioni che sono i così detti trasbordi. Se si dovesse prendere in esame il viaggio di un collo sarebbe tutta un'altra serie di guai e di difficoltà da descrivere. E si pensi che da Genova partono, in media, 1200 carri al giorno carichi e che altrettanti vuoti vi arrivano!

Ci siamo dilungati nell'enunciare le vicende dell'ipotetico viaggio di un carro ferroviario da Genova a Bergamo, perchè è utile e necessario che il pubblico si renda conto

esatto delle difficoltà quasi inverosimili che presenta attualmente lo smaltire le dodici o tredici mila tonnellate di merci che sono sbarcate in media ogni giorno nel porto di Genova: utile e necessario, perchè solo in tal modo si sarà in grado di attribuire a chi spetta la responsabilità degli inconvenienti che si verificano, invece di appigliarsi al comodo sistema di prendere per Cireneo proprio quell'esercente dei servizi ferroviari, per il quale tutta la somma degli inconvenienti si traduce in un insostenibile aggravio finanziario; utile e necessario, perchè, solo accertatane la causa, sarà possibile all'opinione pubblica nazionale imporre, a chi ne ha il dovere, i rimedi.

E non a caso abbiamo detto « opinione pubblica nazionale »; perchè se vi è questione che si elevi al di sopra degli interessi regionali, tale è certamente quella del porto di Genova. Attraverso Genova passano le materie prime ed il carbone di tutte le industrie italiane; Genova è il grande emporio dei grani, che purtroppo l'Italia è costretta ad importare annualmente dall'estero; a Genova fa capo il commercio dei coloniali; Genova è l'unico porto di transito della Penisola; Genova è testa di linea di Compagnie di navigazione di ogni bandiera; essa lotta quasi alla pari con Costantinopoli, Singapore e Marsiglia per il settimo posto fra i porti del mondo quanto a tonnellaggio di navi, e per il sesto posto fra i porti d'Europa, dopo Londra, Amburgo, Anversa, Cardiff e Liverpool.

Gli inconvenienti che si verificano a Genova e sulle linee ferroviarie che ne diramano, le stallie dei bastimenti, le giacenze sulle banchine e peggio sulle chiatte, la gravezza delle spese di carico e scarico, che consegue dalle duplicate operazioni e dall'impossibilità di servirsi dei potenti mezzi meccanici esistenti, le soste dei carri, mentre allontanano da Genova il commercio di transito, che lotta per differenze minime per il commercio, l'industria e l'alimentazione del paese, si traducono tutti in lire e centesimi, che necessariamente vanno a carico dei consumatori di tutta la penisola.

Ora si sta pensando, bene o male, agli impianti del porto; più male forse che bene, perchè al solito si vogliono fare le nozze coi fichi secchi, e si vuol costituire un'amministrazione autonoma per eseguire parecchie decine di milioni di lavori, senza dare ad essa mezzi finanziari sufficienti. Comunque sia, sono stati già approvati in linea tecnica i progetti per opere, che, insieme a quelle in corso dipendenti dalla legge del 1897, corrisponderanno al fabbisogno del movimento commerciale previsto in poco più di 8 milioni di tonnellate per il 1910, e di 10 milioni di tonnellate per il 1920. Ma di fronte a queste previsioni di aumenti di traffico ed ai progetti delle opere marittime corrispondenti, che cosa vi ha di concretato per gli impianti ferroviari; per quegli impianti ferroviari che, come abbiamo visto, escono dall'ambito del porto, e la cui deficienza, sia nella traversata dell'Appennino, sia lungo le due riviere, sia a Novi-San Bovo, sia a Milano, ritarda, paralizza e talvolta persino arresta il movimento del porto, con danno incalcolabile del commercio e dell'industria da un lato, e dall'altro della Società esercente i servizi ferroviari, che si diramano da Genova?

A mala pena si discutono dei progetti di massima, ai quali il Governo, il principale interessato, mostra voler quasi rimanere estraneo, mentre, per fatto suo, viene ritardata l'esecuzione di opere già decretate, e per le quali il Parlamento ha già concesso i fondi occorrenti, come il parco vagoni al Campasso e la nuova Galleria alla Chiappella. E se si parla di concedere alla provincia di Alessandria la linea diretta Ovada-Alessandria, che pure qualche vantaggio potrebbe portare per le comunicazioni col Sempione, nulla si pensa di fare sulla Genova-Ovada, la cui potenzialità, come è noto, specialmente per la condizione delle gallerie e per essere ad un solo binario, è limitatissima. E la Ovada-Alessandria sarà nulla più che una linea di interesse locale finchè non venga aumentata la potenzialità della Genova-Ovada.

Ma ben altro occorre per poter far fronte al traffico previsto per il 1910; e siccome i lavori ferroviari, specialmente in località così difficili come quelle attorno a Genova, non si improvvisano, così sarà aperto il Sempione, il traffico aumenterà nella misura che i funzionari del Governo prevedono, e per i servizi ferroviari nulla vi sarà di fatto, e si crederà tutt'al più di poter rimediare acquistando o noleggiando qualche centinaio di carri! Il risolvere la questione del nuovo valico dell'Appennino e della nuova stazione di smistamento in luogo di quella di San Bovo, è certamente urgente, ma richiederà ad ogni modo anni parecchi prima di essere risoluta; che se nel frattempo non si penserà agli impianti per sostituire la trazione elettrica a quella a vapore sulle due linee dei Giovi, l'esercente i servizi ferroviari, chiunque esso sia, si troverà sopraffatto ed impotente a provvedere. E con le facilitazioni del movimento fra Genova e le valli del Po deve procedere di pari passo la sistemazione ferroviaria di Milano, se si debbono armonizzare i servizi e non si vuole che migliaia e migliaia di carri restino immobilizzati attorno a quel gran centro ferroviario.

Nè qui si arrestano i bisogni e le necessità che è indilazionabile soddisfare. Si pensi che Roma, la capitale del Regno, non è ancora congiunta all'Alta Italia ed all'estero con una sola ferrovia a doppio binario; che sulla vera, grande linea di comunicazione della Maremmana i raddoppi vengono autorizzati a tronchi di pochi chilometri e che anche ora fra Montalto e Pisa corrono oltre 200 km. ad un solo binario; rifletta che sulla Spezia-Genova con una linea ad un solo binario ed a curve di 300 metri si fanno correre diretti e direttissimi, e si ha un traffico di oltre 60 mila lire al chilometro, e che è un vero miracolo se non vi succedono ad ogni tratto disastri. Nella quasi assoluta impossibilità di raddoppiarvi il binario, è urgente scaricare quella linea di tutto il traffico diretto oltre Tortona ed aumentare quindi la potenzialità della Parma-Sarzana, che oltre agli scopi militari, ebbe appunto nella sua origine questo obbiettivo.

E, per rimanere sempre nel versante mediterraneo, la stazione di Roma e quella di Napoli reclamano anch'esse provvedimenti urgenti; ed un incidente di pochi giorni indietro, in occasione del viaggio delle LL. MM., ha dimostrato in quali condizioni si effettui il congiungimento di quest'ultima col suo porto, mediante *un solo binario* a curve talmente ristrette che le locomotive, obbligate a procedere lentamente, vi slittano sopra!

Di tutto questo del migliore, più pronto ed economico sistema, per mettere le stazioni e le linee in istato non troppo inferiore a quello delle stazioni e ferrovie estere, ed in ogni modo in condizioni rispondenti ai bisogni del traffico, dovrebbe preoccuparsi la pubblica opinione, invece di perdersi in vane dispute sull'esercizio governativo o privato.

Solo quando si sarà provveduto ai grandi lavori che sopra abbiamo di sfuggita indicati, potranno cessare i lamenti del commercio genovese, e gli inconvenienti che si ripercuotono su tutto il paese. Solo allora i treni viaggiatori potranno evitare i ritardi e procedere in corrispondenza con gli orari; solo allora i termini di resa delle merci, stabiliti dalle tariffe, potranno essere mantenuti; solo allora cesserà di verificarsi quello strano succedersi di difficoltà di servizio che abbiamo voluto semplificare esponendo l'odissea di un carro ferroviario spedito da Genova a Bergamo.

Genova, giugno 1902.

VIATOR.

FERROVIA DEL GOTTARDO

30° Rapporto della Direzione e del Consiglio d'Amministrazione sull'Esercizio 1900 all'Assemblea generale degli Azionisti, 23 giugno 1902

(Traduzione del *Monitore* — Cont., Vedi N. 26).

III. — **Organi della Compagnia.**

L'assemblea generale degli azionisti, radunata il 22 giugno, procedette alle elezioni seguenti:

1) Elezioni periodiche per la serie di amministratori uscenti al 30 giugno 1901; furono rieletti, con mandato fino al 30 giugno 1907, i signori: Hans von Bleichroeder, Berlino; Filippo Bonzanigo, consigliere nazionale, Bellinzona; comm. Girolamo Bassi, vice-presidente Ferrovie Meridionali italiane, Firenze; Carlo Figdar, banchiere, Verona; R. Geigy-Mersan, ex-consigliere nazionale, Basilea; barone von Oppenheim, Colonia; Ed. Schmid, gerente della Compagnia di Navigazione, Lucerna: comm. Tortarolo, senatore, Genova;

2) Elezione in sostituzione degli amministratori defunti Schuster-Burckardt e G. Koller e del dott. Forrer, dimissionario; furono eletti, con mandato pure fino al 30 giugno 1907, i signori: dott. Jules Frey, direttore Società di Credito svizzero, Zurigo; A. von Muralt, ingegnere, Berna; J. Zahn-Geigy, banchiere, Basilea;

3) Elezione del presidente del Consiglio d'Amministrazione; l'assemnlea elesse, con mandato fino al 30 giugno 1904, il colonnello Hammer, antico consigliere federale.

Durante l'esercizio 1901, il Governo di Schwyz confermava rappresentante di questo Cantone in seno al nostro Consiglio, con mandato fino alla fine dicembre 1905, il signor Carlo Reichlin, presidente del Consiglio degli Stati.

Da parte sua, il Consiglio d'Amministrazione nominava vice-presidente Romano Abt, ingegnere, Lucerna, e membri della Direzione, con mandato fino al 30 giugno 1907: H. Dietler, S. Stoffel, Fr. Wuest. Presidente e vice-presidente della Direzione con mandato fino al 30 giugno 1904; Stoffel e Dietler.

Con comunicazione 7 marzo 1902, la Cancelleria federale ci informava che il Consiglio federale aveva confermato per un nuovo periodo biennale (fino al 1° aprile 1905) suoi rappresentanti nel Consiglio di Amministrazione, cioè: commendatore Borgnini, direttore generale Ferrovie Meridionali italiane, Firenze; Kinel, consigliere di Stato superiore intimo, Berlino; Leuenberger, presidente Tribunale Supremo; Locher consigliere di Stato, Zurigo; comm. Massa, ex-direttore della Mediterranea, Torino; Neumann, consigliere di Stato superiore intimo dell'Impero e relatore del Tesoro imperiale, Berlino; Simen, deputato al Consiglio di Stato, Locarno.

Con grande rammarico nostro, l'ingegnere meccanico Emilio Frey lasciava la nostra Amministrazione a metà dell'anno. Questo funzionario, che aveva cooperato alla costruzione nella decade dal 1870 al 1880, rese eccellenti servizi alla nostra Compagnia in qualità, dapprima, di capo delle officine centrali e poscia, dal 1887, di capo del servizio della trazione.

Il signor Frey è entrato nel Comitato di Direzione della ferrovia Centrale-Svizzera e occupa, dal 1° gennaio 1902, il posto di vice-presidente della Direzione della seconda circoscrizione ferroviaria di Basilea.

Al suo posto abbiamo nominato capo-servizio della Trazione il signor Antonio Meyer, capo dei nostri depositi di locomotive.

Dobbiamo deplorare una perdita delle più dolorose nella persona del direttore Federico Wuest, morto repentinamente il 15 febbraio 1902. Vice-presidente del Consiglio municipale di Lucerna, deputato al Consiglio nazionale, il defunto fece parte dal 1886 del nostro Consiglio d'amministrazione e fu nominato membro della Direzione nella primavera del 1891, dopo la morte del presidente Zingg.

Durante questi undici anni il sig. Wuest ebbe a dirigere diversi rami del servizio e con grande abilità si trasse dalle difficoltà. Conserveremo sempre riconoscente memoria di questo affabile ed intelligente collaboratore.

In sostituzione del sig. Wuest, il Consiglio d'amministrazione nominò membro della Direzione con mandato fino al 30 giugno 1907, il nostro ingegnere-capo Antonio Schraff di Bellinzona, al servizio della nostra Compagnia dal 1872.

B. — Parte speciale.

I. — **Lavori nuovi.**

1. — *Direzione tecnica.*

L'effettivo del personale subordinato all'ingegnere in capo per l'esecuzione dei lavori nuovi e complementari non subì nel 1901 alcun cambiamento. Secondo l'uso, gli onorari di questo personale sono compresi nel costo dei lavori rispettivi ed in conseguenza pure nelle spese inerenti alle costruzioni compiute ed a quelle incompiute.

2. — *Compimento delle linee esercitate.*

L'enumerazione seguente comprende i lavori nuovi e complementari, acquisti, ecc., che siano contabilizzati alla chiusura dell'esercizio e furono sottoposti all'approvazione del dipartimento delle ferrovie; le spese inerenti sono state iscritte al conto di costruzione e non figurano dunque più nel bilancio 1901 sotto la rubrica « spese per costruzioni incompiute ». *(Continua).*

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Le ferrovie complementari.

La Camera, mercoledì scorso, dopo non lunga discussione, ha approvato il progetto per le ferrovie complementari, che la Relazione ministeriale, inserita nel precedente numero del *Monitore* ha ampiamente illustrato.

Riservandoci di pubblicarne il testo preciso, appena sarà discusso dal Senato e reso esecutorio, ne ricordiamo per sommi capi le principali disposizioni dalla Camera approvate.

Per esso il Governo è autorizzato a concedere all'industria privata le linee siciliane (gruppo Castelvetrano-Porto Empedocle) e calabresi (ferrovie che fanno capo a Cosenza), a sezione ridotta, un sussidio chilometrico di L. 8500 per 70 anni. Per la Cosenza-Paola vi è una disposizione speciale. Essa ha la sovvenzione di 12,000 lire a chilometro, e potrà essere costruita a sezione ridotta od a sezione normale. Se a sezione ridotta, si introdurrà lo stesso scartamento mediante una terza rotaia sulla Sibari-Cosenza. Si costruirà a sezione normale se la sovvenzione complessiva non supera l'ammontare annuo di L. 576,000.

Il Governo è autorizzato a concedere all'industria privata anche le linee Poggio Rusco-Verona, Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana e Aulla-Manzone.

Queste ultime tre linee, a differenza delle prime « saranno costruite a scartamento normale per conto dello Stato e per esse potrà essere concessa una sovvenzione chilometrica al concessionario non superiore alle L. 12,000 per la Poggio Rusco-Verona e alle L. 18,000 per le altre due per 70 anni ».

La dizione « per conto dello Stato » fu aggiunta dalla Commissione ed accettata dal Governo e dalla Camera per essere tali ferrovie di grande importanza e la Poggio Rusco-Verona essendo linea di transito internazionale.

Per le altre linee complementari, contemplate nella legge del 1879, il sussidio chilometrico, per agevolarne la costruzione, è stato aumentato da L. 6000 a L. 8000. Per

le stesse linee fu proposto dal Governo e accettato dalla Camera il seguente emendamento:

« Decorso un anno dalla pubblicazione della presente legge, per la direttissima Roma-Napoli, e decorsi due anni per le altre linee complementari, senza che sia avvenuta la concessione all'industria privata, il governo del Re provvederà alla loro esecuzione con apposite proposte di legge ».

Fu infine aggiunto un ultimo articolo riguardante la facoltà del riscatto delle linee dal concessionario al compimento della loro costruzione.

Fu approvato un ordine del giorno della Commissione per non pregiudicare per l'avvenire la costruzione di altre linee ferroviarie.

Tutti gli altri emendamenti od aggiunte proposti al progetto, o furono ritirati o respinti.

Prendiamo nota, fra gli altri, del seguente ordine del giorno presentato dagli onorevoli Giacinto Frascara e Luciano Colonna:

« Nella costruzione della direttissima Roma-Napoli dal Governo saranno tenuti presenti gli impegni precisi e solenni verso le popolazioni delle Paludi Pontine derivanti dall'art. 7 della legge 20 luglio 1888 e provvedendo ad opportuni raccordi della direttissima con la Velletri-Terracina ».

Anche questo subì la sorte degli altri; ma la questione potrà essere ripresa quando tornerà in campo la direttissima Roma-Napoli.

Ora il progetto trovasi dinanzi al Senato, il quale ha già nominato a commissari i senatori Picardi, Lucchini, Lorenzini, Codronchi e Fabrizi, tutti favorevoli. La Commissione si è riunita nominando Codronchi presidente.

><

La Galleria del Sempione.

Il nostro corrispondente da Iselle ci scrive in data 2 luglio circa le voci raccolte intorno alla domanda di indennità da parte della Società per il Sempione che qualcosa di vero havvi nei comunicati più o meno ufficiali che pubblicano i giornali politici.

Sta il fatto che l'Impresa costruttrice, in seguito alle gravi ed impreviste difficoltà incontrate sul versante italiano (enorme quantità d'acqua e terreni con forti pressioni) che fecero perdere 7 mesi di tempo, ha domandato una proroga del termine fissato dal contratto per l'ultimazione del tunnel. Quanto ad indennizzi e inchieste tecniche da parte di periti, per ora nulla di positivo, quantunque anche ciò sia possibile. Anche la preoccupazione generale relativamente all'eccessivo calore delle roccie attraversate sul versante svizzero oltre il chilom. 7, è vera in parte. Ma non è vero che il sistema di ventilazione di refrigerazione attuale sia insufficiente per le temperature sinora avute.

La roccia ha raggiunto i 59° Celsius; con i potenti mezzi meccanici di cui dispone l'Impresa, basati sul principio del raffreddamento dell'aria mediante polverizzazione di acqua fredda a forti pressioni, la temperatura media dell'aria ambiente alla punta d'attacco di Briga non supera i 30°.

Attualmente lo spessore del monte sovrastante la galleria è su entrambi i versanti di m. 1500.

Ciononostante la temperatura della roccia sul versante italiano è di molto inferiore (23°) a quella che si ha sul versante svizzero; ciò è dovuto specialmente alle acque di infiltrazione che si sono incontrate e che si possono ancora incontrare sul nostro versante e che continuamente circolano nelle viscere del monte. Questa è la prova più convincente che il grado geotermico è un dato molto relativo e sul quale non devesi fare grande assegnamento quando si progetta un tunnel a grandi profondità sotto il suolo terrestre.

La preoccupazione di cui sopra è giustificata da questa considerazione, che se attualmente con soli 1500 metri di monte sovrastante si ebbero già 50° di temperatura sul versante svizzero, chissà a quanti gradi si arriverà quando al chilom. 9 circa da Briga si avranno 2200 m. di montagna sopra il tunnel? Vi saranno mezzi meccanici per combattere queste possibili enormi temperature? Ciò è per ora una incognita.

L'Impresa pensa al futuro e vuole essere preparata in tempo per non indietreggiare mai e con tutta l'attività, l'onestà e la buona volontà di cui dispone procura di preparare i mezzi per vincere anche questa nuova difficolta dovuta alle enormi temperature che si avranno sul massiccio del M. Leone.

Intanto per ora le cose procedono non solo bene ma ottimamente su entrambi i versanti. Nel mese u. s. si forarono da Iselle m. 8×30 giorni = m. 240 (record mondiale) e da Briga m. 186, cioè 6.20 al giorno.

Complessivamente sono quindi m. 14,20 al giorno. Se si continuasse ad avanzare sempre così il tunnel verrebbe terminato ancora in tempo. Dei 19,730 m. di cui è lunga la galleria restano a forarsi m. 7600.

Lunedì avremo la visita del Prefetto e della Deputazione provinciale di Milano, i quali prima visiteranno i lavori della linea di accesso Domo-Iselle.

><

Servizio economico sulla linea Brescia-Cremona.

Siamo informati che il Ministero dei Lavori Pubblici ha fatto invito alla Società esercente la Rete Adriatica affinchè voglia studiare l'applicazione dell'esercizio economico alla ferrovia da Brescia a Cremona in conformità alle disposizioni della legge 9 giugno 1901, trovandosi la linea stessa nelle condizioni volute per tale esperimento, avendo essa un prodotto medio chilometrico annuale inferiore alle L. 8000. Le modalità di detto servizio dovrebbero essere conformi a quelle recentemente adottate per le linee Bari-Taranto, Barletta-Spinazzola e Barletta-Sant'Antonio-Gioia del Colle; e quindi l'applicazione del servizio medesimo dovrebbe essere limitata al trasporto dei viaggiatori, dei bagagli e cani e delle biciclette.

Della sollecita attuazione di detto servizio si interessano vivamente le Camere di Commercio di Cremona e di Brescia, i Municipi degli abitati situati lungo la linea e le Deputazioni provinciali delle suddette due città.

><

Servizio economico sulla Sparanise-Gaeta.

La Direzione generale delle Strade ferrate del Mediterraneo ha presentato al Ministero una proposta relativa all'applicazione dell'esercizio economico sulla linea da Sparanise a Gaeta, nel senso di limitarlo ai viaggiatori, bagagli, cani e biciclette, come è stato testè ammesso su proposta della Rete Adriatica per le linee Bari-Taranto, Rocchetta Sant'Antonio-Gioia del Colle e Barletta-Spinazzola.

Per tal guisa verrebbe escluso il servizio delle merci il quale in pratica ha dato luogo ad inconvenienti di un certo rilievo specialmente pel fatto delle rispedizioni delle merci destinate ad altre linee o da quelle provenienti.

><

Progetto di tariffa a zone sulla Rete Sicula.

Sappiamo che la Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici il progetto di una tariffa a zone per il tras-

porto dei viaggiatori, che essa ha studiato tenendo conto del sistema di tariffa a zone ungheresi.

Avendo dovuto adattare il progetto di nuova tariffa alle condizioni locali dell'esercizio della Rete Sicula, in quanto che non è possibile sperare un rilevante onere nel traffico dei viaggiatori in conseguenza del nuovo ordinamento, la prefata Direzione Generale ha dovuto alquanto allontanarsi dalla tariffa ungherese, sia nella determinazione del numero delle zone e delle distanze in esse comprese, sia nella valutazione dei prezzi dei biglietti.

Infatti è duopo tener presente che solo su di una metà delle linee costituenti la Rete, potrà efficacemente influire la nuova tariffa allo sviluppo del traffico, considerato che quivi, forse per l'elevatezza della tariffa attuale, non si è potuto ottenere un grande incremento nel traffico dei viaggiatori; mentre sull'altra metà, che ha già quasi raggiunto lo stato di maggiore traffico, non può che attendersi un aumento graduale dovuto al successivo sviluppo della pubblica ricchezza.

Come nelle tariffe a zone ungheresi, la Direzione Generale delle Ferrovie Sicule ha adottato la ripartizione delle zone, in traffico vicino ed in traffico lontano.

Maggiori dettagli sull'importante innovazione di tariffa proposta dall'Amministrazione delle Ferrovie Sicule, speriamo di poter dare nel prossimo numero del *Monitore*.

><

Per l'applicazione dell'esercizio economico a nuove linee.

Siamo informati che il Ministero dei Lavori Pudblici ha fatto invito alla Società esercente la Rete Adriatica di presentare concrete proposte per l'applicazione dell'esercizio economico, ai sensi e per gli effetti dell'art. 1° della legge 9 giugno 1901, n. 220, alle linee Lecce-Zollino-Gallipoli e Lecce-Zollino-Maglie-Otranto, le quali hanno un prodotto chilometrico annuo inferiore a lire diecimila.

Giusta i concetti del prefato Ministero, l'applicazione dell'esercizio economico alle linee predette dovrebbe farsi in via di esperimento, e limitatamente ai trasporti dei viaggiatori e bagagli, cani e biciclette, come già si è praticato per le linee Bari-Taranto, Gioia del Colle-Rocchetta-Sant'Antonio e Barletta-Spinazzola.

><

Per una pretesa concorrenza fra l'industria marittima e quella ferroviaria.

La Camera di Commercio ed arti di Rimini ha fatto rilevare al Ministero dei Lavori Pubblici che la Marina locale e quella di Ravenna si lagnano che il Governo autorizzi alle ferrovie concessioni speciali che loro consentano di sottrarre sulla costa adriatica trasporti al commercio di cabottaggio. Rappresentando questo ramo di commercio pur esso un'importantissimo interesse nazionale, la predetta Camera di Commercio ha ritenuto di segnalare l'opportunità che non si consenta alle ferrovie di muovere ad esso, con concessioni speciali, una dannosa concorrenza.

La questione è stata sollevata molti anni or sono e venne deferita per esame e parere al Consiglio delle tariffe delle Strade ferrate, il quale, dopo un accurato studio compiuto da un'apposita Commissione, è giunto alla conclusione che le condizioni delle due industrie ferroviaria e marittima siano tali da rendere inapprezzabile il danno che dalla ferrovia possa avvenire alla Marina; che non solo sia il caso di stabilire alcun limite ai ribassi ferroviari, ma che convenga favorirli, richiamando però tutta l'attenzione del Governo sul ripristino delle vecchie tariffe e sugli aumenti; che non sia da stabilirsi, per massima, limite alcuno al naturale svolgimento delle due industrie ferroviaria e marittima.

><

Biglietti combinati per viaggi al mare.

Siamo informati che il R. Ispettorato generale delle Strade ferrate ha approvato una proposta della Società delle ferrovie del Mediterraneo per la soppressione dei biglietti speciali per viaggi al mare, messi in vendita in passato nei mesi di luglio o di agosto, e per l'istituzione in loro vece, e pel periodo anzidetto, di biglietti combinabili ai prezzi della relativa tariffa per viaggi con partenza dalle stazioni dell'alta Italia che già distribuivano i bigiietti per viaggi al mare, cioè: Alessandria, Milano, Novara, Torino, Pavia e Vercelli, cui si è aggiunto Asti, per stazioni poste sulle linee Genova-Ventimiglia, Genova-Livorno, colla sola condiztone del percorso minimo di 400 km, con facoltà di usare di tali biglietti, nonostante il loro breve percorso, anche per viaggi di andata e ritorno. La durata di validità di tali biglietti sarebbe di 15 giorni con facoltà della proroga, le fermate intermedie, l'abbuono del 10 0[0 a favore delle famiglie e comitive composte di almeno 4 persone, ed il ribasso del 50 0[0 sul prezzo ridotto per i ragazzi.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Servizio centrale mantenimento e lavori*).

Veniamo informati che il comm. ing. Pasquale Colombo, capo del Servizio centrale mantenimento e lavori presso la Direzione generale della Rete Mediterranea, ha chiesto ed ottenuto il collocamento a riposo. Nell'inviare il nostro amichevole saluto, ricordiamo la lunga e laboriosa carriera da lui intrapresa, dopo conseguita la laurea, appena ventenne, e svoltasi poi successivamente fino ai gradi più elevati nei lavori e negli uffici tecnici dell'Amministrazione ferroviaria, e ricordiamo pure gli eminenti serzigi ch'egli ha reso all'azienda delle ferrovie, la quale rimane a lui legata da vincoli affettuosi, indissolubili.

><

Esami per i macchinisti sulle linee esercitate dall'autorità militare.

Sono state introdotte, e debitamente approvate, talune modificazioni alle norme che disciplinano gli esami pei macchinisti conduttori di locomotive su linee esercitate dall'autorità militare.

><

Biglietti andata-ritorno Voghera-Stradella.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha disposto che venga prorogata per un'altro anno, a datare dal 1° agosto p. v., l'esperimento degli speciali biglietti di seconda e terza classe istituiti sulla tratta Voghera-Stradella, per combattere la concorrenza tramviaria.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

La quarta Sezione del Consiglio di Stato ha preso la seguente decisione in materia di derivazione di acque pubbliche: « In tema di dichiarazione di pubblica utilità di opere per derivazioni d'acqua, il semplice fatto che il Ministero dei Lavori Pubblici, nel comunicare ad una Società privata (concessionaria di una derivazione) il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici favorevole alla chiesta dichiarazione, aveva manifestato di aderire al parere suddetto, non vincola la libertà del Mini-

stero stesso nell'emettere la definitiva risoluzione dopo di avere avuto anche il parere del Consiglio di Stato. Le risoluzioni, sia affermative che negative, emanate dalla pubblica Amministrazione in materia di dichiarazione di pubblica utilità, non possono essere sottratte al sindacato della quarta Sezione del Consiglio di Stato per motivi di legittimità. Secondo la retta interpretazione dell'articolo 2 della legge 25 giugno 1865, perchè si possa dichiarare un'opera di pubblica utilità non occorre che scopo precipuo, diretto, immediato dell'opera sia l'utilità pubblica, bastando anche un'utilità pubblica indiretta e conseguenziale dell'opera intrapresa nell'esclusivo interesse privato; ma è d'uopo che l'opera sia connessa ad un interesse pubblico apprezzabile e di tale importanza da giustificare il mezzo eccezionale delle espropriazioni forzose ».

><

Consiglio delle Tariffe.

Il Consiglio d'Amministrazione della Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde ha confermato il signor ingegnere cav. Beniamino Besso a rappresentare la Compagnia nel Consiglio delle Tariffe delle Strade Ferrate pel triennio fino all'11 maggio 1905.

><

R. Ispettorato Generale delle Ferrovie.

(*Promozioni nel personale*).

Sono state fatte le seguenti promozioni nel personale dell'Ispettorato Generale delle Strade Ferrate:

Rota comm. Cesare a Ispettore superiore di seconda classe; Marchiano comm. Domenico a Ispettore-capo di prima classe; Sugliano avv. Luigi a Ispettore-capo di seconda classe; Berti cav. Augusto, Vassalli cav. Telemaco a Ispettori di prima classe; De Benedetti cav. Vittorio, Villanis cav. Alessandro a Ispettori di seconda classe; De Sanctis cav. Alfonso, Bozino cav. G. B., Pini-Palmieri cav. Eugenio a Sotto-ispettori di prima classe; Boero cav. Francesco, Soleri cav. Carlo, Wagel cav. Carlo, Soccorsi cav. Lodovico a Sotto-ispettori di seconda classe; Masserizzi Aurelio, Perona Giovanni, Cesano Filippo a Sotto-ispettori di terza classe; Vianelli Rodolfo, Boutet Armando, Massione Filippo a Ispettori-allievi di prima classe.

De Pretto cav. Augusto a Ispettore di prima classe; D'Agostino cav. Gustavo a Ispettore di seconda classe; Francesco cav. Giovanni a Sotto-ispettore di prima classe; Stern Ludovico a Sotto-ispettore di seconda classe; Gallarani Vincenzo a Sotto-ispettore di terza classe; Carotenuto Fortunato a Ispettore-allievo di prima classe.

><

Sentenze di Cassazione, Corti d'appello, ecc.

In materia di lavori ferroviari, la Cassazione di Napoli ha emesso la seguente sentenza in una causa delle Ferrovie Meridionali contro Giuliani: « Per l'articolo 34 del capitolato di esercizio della Rete Mediterranea, il concessionario subentra al Governo nei contratti, negli impegni e negli oneri verso i terzi relativamente all'uso ed all'esercizio delle strade ferrate, ma non rappresenta il Governo per i danni che si ritengano dovuti a vizi di costruzione. Il fondo di riserva di cui all'articolo 56 del capitolato predetto, è istituito per sopperire alle spese necessarie alla riparazione dei guasti e danni che impediscano la libertà e la regolarità dell'esercizio, senza alcuna colpa dell'esercente per trascurata o difettosa manutenzione, non mai per fare indenni i terzi dei danni da loro ascritti unicamente alla costruzione ».

><

Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

(*Affari trattati nell'adunanza del 28 giugno 1902*).

Transazione con la Ditta Sorgente, assuntrice dei lavori di ampliamento del servizio merci nella stazione di Bitetto, sulla linea Bari-Taranto.

Riparto della spesa per le opere di difesa contro le valanghe nel tratto fra lo sbocco della galleria Bocciaia ed il fabbricato viaggiatori della stazione di Limone, sulla linea Cuneo-Ventimiglia.

Collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Papa per la demolizione di una parte del castello Malaspina, presso la stazione di Villafranca Bagnone, sulla linea Parma-Spezia.

Prolungamento della tramvia di Porta Ticinese in Milano;

Prolungamento della tramvia di Porta Romana in Milano;

Convenzione per la concessione alla Società Industriale-Elettrochimica di Pont. S.-Martin, di attraversare con condutture elettriche le ferrovie economiche Biellesi.

Impianto di un binario nella stazione di S. Martino Buonalbergo, sulla linea Milano-Venezia.

Esame di macchinisti conduttori di locomotive su linee esercitate dall'Autorità militare.

Costruzione di un viadotto in muratura in sostituzione del rilevato Paoli, al km. 290 della linea Roma-Firenze.

Proposta per l'impianto della nuova stazione di Cavaria, sulla linea Gallarate-Varese.

Imputazione della spesa per l'aggiunta di due travi trasversali oblique alle testate della travata metallica del ponte sul fiume Marzenego, sulla linea Mestre-Portogruaro.

Ampliamento del ponte Cropani, al km. 273.846 della linea Taranto-Reggio.

Sistemazione degli scoli d'acqua provenienti dalla frana Alberti, sulla linea Taranto-Reggio.

Proposta per riparare i guasti causati dal vento e per l'esecuzione di provvedimenti intesi a prevenire ulteriori danni lungo il tronco Praia-Sant'Eufemia, della linea Battipaglia-Reggio.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Ampliamento del servizio merci nella stazione di Agliano-Castelnuovo Calcea, per L. 15,250.

Impianto del magazzino merci con annesso piano caricatore scoperto, e d'un binario di carico e scarico diretto nella stazione di Albizzate, per L. 16,200, di cui L. 10,000 per i lavori da appaltarsi.

Ricarico della massicciata e consolidamento del rilevato stradale pel tronco Bressana-Bottarone-Broni, per l'importo di L. 8000.

Costruzione del magazzino merci a piccola velocità e modificazioni al piano caricatore nella stazione di Cairo Montenotte, per L. 11,180.

Rete Adriatica:

Abbattimento e sottomurazione di massi instabili fra i km. 63.388-63.588 della linea Bologna-Pistoia, per L. 1400.

Costruzione di latrina a tergo della casa cantoniera al km. 7.589 della linea Bergamo-Lecco, per L. 560.

Lavori per rendere atti al servizio di precedenza dei treni viaggianti in ambo i sensi i binari di terza e

quarta linea nella stazione di Desenzano, per L. 75,000, di cui L. 49,000 per lavori da appaltarsi.

Consolidamento della scarpa destra della trincea al km. 56.465 della linea Benevento-Campobasso, per L. 1900, di cui L. 1700 per lavori da appaltarsi.

Impianto d'un nuovo binario nella stazione di Russi, per L. 4500 oltre il materiale metallico d'armamento.

Soppressione nella stazione di Bologna di due piattaforme da m. 4 e una da metri 4.50, e impianto di altra da m. 5.50, per L. 2270.

Prolungamento del marciapiede nella stazione di Tavernelle, per L. 500.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Impegno suppletivo per il rialzo di sei campate e costruzione a nuovo di due campate della parte centrale del lucernario nella tettoia viaggiatori della stazione di Pavia, L. 1900.

Impianto di dischetti bassi e di segnali elettrici nella stazione centrale di Milano, ad ovest della tettoia viaggiatori, L. 7100.

Ampliamento dello scalo merci e costruzione del raccordo con lo stabilimento della Società anonima Dinamite Nobel nella stazione di Avigliana, L. 61,400.

Ampliamento e sistemazione del servizio merci a piccola velocità nella stazione di Broni, sulla linea Alessandria-Piacenza, L. 25,200.

Formazione di una platea di buzzoni e di massi sotto la terza arcata del ponte in muratura sul torrente Pellica della linea Airasca-Cavallermaggiore, L. 10,700.

Opere di ripristino dell'esercizio in seguito alla frana caduta al km. 96.100, di sistemazione della falda a monte fra i km. 96.084 e 96.100, e di difesa a mare fra i km. 96.130 e 96.149 della linea Pisa-Genova-Ventimiglia, L. 4590.

Rete Adriatica:

Impianto di una condotta d'acqua per i cessi del dormitorio macchinisti nella stazione di Benevento, L. 780.

Costruzione di una scogliera a difesa della ferrovia contro le corrosioni del fiume Reno, fra i km. 44.124 e 44.234 dal bivio Reno, sulla linea Bologna-Pistoia, L. 9700.

Ampliamento e sistemazione del servizio merci ed impianto della quarta linea nella stazione di Galatina, sulla linea Zollino-Gallipoli, L. 48,300.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Gara aperta*).

Il 15 corrente, alle ore 14 e mezza, presso la Direzione Generale della Rete Adriatica, avrà luogo l'apertura delle schede d'offerta presentate dalle Ditte ammesse alla gara per l'appalto della fornitura di una piattaforma girevole da metri 15, destinata alla rimessa locomotive della stazione centrale di Napoli.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Con recenti decreti dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio sono stati approvati i seguenti provvedimenti relativi alle tariffe ferroviarie:

1) Si sono approvate in via d'esperimento le modificazioni proposte dalla Società Anonima per le Ferrovie Nord-Milano, alla tariffa locale piccola velocità, n. 106-A, della rete Nord-Milano, per i trasporti di acido cloridrico e di acido solforico in servizio cumulativo con le Reti Mediterranea ed Adriatica sulle quali sia ad essi applicata la tariffa locale n. 235, piccola velocità.

2) Venne disposto che all'avvertenza attualmente esistente nell'allegato n. 10 alle tariffe e condizioni per i trasporti, venga fatta, in conformità ad una proposta all'uopo presentata dall'Adriatica, anche a nome della Mediterranea e della Sicula, la seguente aggiunta: « Le spedizioni a vagone completo di merci miste sono considerate, agli effetti del trasporto, come caricabili in vagoni aperti, se il carico complessivo è costituito da più del 20 0[0 di merci che la ferrovia ha facoltà di trasportare in vagoni aperti. Qualora però nei casi in cui il peso minimo per vagone può essere raggiunto col carico misto delle merci appartenenti a diverse serie di una stessa tariffa speciale o locale, ricorra l'applicazione delle tasse in base alla serie più elevata delle merci stesse, perchè il mittente non ne ha indicati i pesi distinti, e la merce tassata appartiene a quelle da trasportarsi in vagoni chiusi, l'intera spedizione è considerata come da trasportarsi in tali carri ».

3) È stata approvata l'estensione della tariffa speciale n. 108, serie C, ai trasporti a carro completo di piante e piantoni fruttiferi ed ornamentali, imballati od anche semplicemente fasciati con paglia, in servizio interno della Rete sicula.

4) Venne approvata l'estensione della tariffa locale n. 401, piccola velocità, Rete Mediterranea, ai trasporti di marmo da Bagni di Lucca a Civitavecchia, Genova, Livorno, Roma, Santa Limbania e San Benigno.

5) Venne approvata una proposta presentata dalla Direzione generale della Rete Mediterranea, d'accordo con quella della Rete Adriatica, per modificazioni ed aggiunte all'art. 40 del Capo XVII delle tariffe, parte 1ª, riguardante le tasse di trasbordo attraverso lo stretto di Messina, dei veicoli, dei furgoni da merci e da sgombero e delle merci di dimensioni eccezionali caricate su carri congiunti.

— Il Ministero dei Lavori Pubblici ha ammessa una proposta della Mediterranea perchè la validità della serie B della tariffa locale n. 22, piccola velocità, per il trasporto a vagone completo di vetriolo verde (solfato di ferro), che scadrebbe col giorno 31 agosto p. v., venga prorogata in via d'esperimento fino al 31 agosto 1903.

— Il Ministro dei Lavori Pubblici, d'accordo cogli altri Ministri interessati, ha dato la sua approvazione alle seguenti proposte delle Amministrazioni ferroviarie relative a concessioni speciali di tariffa:

1) Proposta dell'Adriatica di prorogare fino al 31 dicembre del corrente anno la concessione accordata alla Ditta Fratelli Marzollo per trasporto di cotoni sodi in partenza da Venezia-Santa Lucia per Udine;

2) Proposta della Mediterranea per concessione alla Ditta Brocco di trasportare acqua potabile dai rifornitori della stazione di Roma-Termini ad Anzio coll'applicazione dei prezzi della serie A della tariffa eccezione n. 1005, piccola velocità, che saranno compresi nei prodotti ordinari. La concessione è valevole di anno in anno decorrente dalla data dell'approvazione;

3) Proposta dell'Adriatica di rinnovare pel periodo dal 1° agosto 1902 al 30 giugno 1905 (salvo facoltà di disdetta di anno in anno) la concessione accordata alla Ditta Bortolo Pedezzi, per trasporto di sali e tabacchi in partenza da Venezia. Le condizioni restano immutate;

soltanto è ridotto a tonn. 220 il quantitativo minimo d'impegno per la destinazione di Polesella :

4) Proposta della Mediterranea per concessione alla Ditta Angelo Arioli di eseguire i suoi trasporti di carbon fossile a vagone completo da Anzio a Roma-Termini e Trastevere alle stesse condizioni accordate alla Ditta De Sanna, con impegno di un traffico minimo di 500 tonnellate. La durata della concessione è di un anno, decorrente dalla data d'approvazione;

5) Proposta dell'Adriatica di prorogare per sei mesi decorrenti dal 31 maggio u. s. la concessione accordata alla Ditta Pietro Tannini, per trasporto di pietrame.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Monza-Besana-Molteno. — Allo Ispettorato Generale è giunta la domanda di concessione della ferrovia Monza-Besana-Molteno, che fa parte delle ferrovie complementari, approvata mercoledì u. s. col sussidio chilometrico di L. 6000 per settanta anni.

Ferrovia Napoli-Piedimonte. — Ogni tanto torna in ballo questa ferrovia, della quale sono oramai leggendarie la molteplicità dei progetti e le diverse combinazioni finanziarie per attuarli.

Si annunzia che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici sarà invitato presto ad esaminare un nuovo progetto della Ferrovia Napoli-Piedimonte.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1901 al 20 giugno 1902.* — Nella decade 11-20 giugno 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 346,440, e presentano un aumento di L. 55,824 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1901 al 20 giugno 1902 ammontano a L. 12,104,380, con un aumento di L. 217,868 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 20 giugno 1902.* — Nella decade 11-20 giugno 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 3,644,205.85, con un aumento di lire 274,204.71 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 20 giugno 1902 si ragguaglia a L. 58,452,317.06, e presenta un aumento di lire 4,030,848 01 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Ferrovie federali.* — Nei giorni scorsi ebbe luogo l'assunzione per parte della Confederazione dell'esercizio della Ferrovia dell'Unione Svizzera; le macchine delle prime corse viaggiarono inghirlandate ed imbandierate.

Ferrovie del Sud dell'Austria (Lombarde). — Il 25 scorso mese, a Vienna, si tenne la preannunciata adunanza straordinaria dei detentori di azioni di priorità 3 0|0 delle Ferrovie Meridionali per esaminare le proposte di risanamento.

Intervennero i detentori di priorità, in maggioranza francesi, per il valore di oltre 2 milioni, col deposito di oltre un milione d'azioni.

Erano rappresentati possessori svizzeri con 167,000 azioni, tedeschi con 40,000 e inglesi con 1300.

Il curatore della Società presentò il rapporto sulla situazione dell'impresa, nonchè il progetto di risanamento, esposto dal Consiglio di Amministrazione delle Meridionali, il quale ha per base di sostituire la estrazione alla pari, con la facoltà d'acquistare il titolo sul mercato libero al prezzo di giornata.

Ferrove Germaniche. — *Le prove di velocità sul tratto Berlino-Zossen.* — Le prove sulla velocità possibile a raggiungersi coi treni elettrici, eseguite dalla compagnia militare dei ferrovieri tedeschi sul tratto Berlino-Zossen, diedero risultati abbastanza soddisfacenti. Gli esperimenti si ripeterono fino a raggiungere, col treno elettrico militare, una velocità di 140 km. all'ora. Oltrepassando però i 130 km. si constatò che i vagoni avevano dei sussulti e delle ondulazioni poco piacevoli e che le rotaie subivano degli spostamenti. I freni in uso finora non sono appropriati per raggiungere una tale velocità; vanno studiati ed applicati altri più convenienti.

Deve venire inoltre modificata la formazione della fronte del vagone anteriore, perchè vinca meglio la resistenza dell'aria. Con una velocità che si avvicina ai 140 chilometri non si scorgono più abbastanza in tempo i segnali onde uniformarvisi; dovranno studiarsi perciò dei segnali ottici o delle sonerie elettriche che funzionino sul treno stesso. Influenze psicologiche sul personale viaggiante non si constatarono; gli occhi dei ferrovieri si abituano facilmente anche con una velocità di 140 km. a discernere gli oggetti; perfino i numeri delle pietre chilometriche poste lungo la linea vennero letti con facilità. Ora si vanno completando le organizzazioni necessarie per rinnovare gli esperimenti e raggiungere i 160 chilometri all'ora di velocità.

Ferrovia della Bolivia. — Il conte Sala, Ministro di Francia a Buenos Ayres, annunzia che tra i progetti di legge studiati e votati dal Congresso argentino, uno dei più importanti è quello sul prolungamento delle ferrovie nazionali fino alla Bolivia.

Gli studi necessari sono stati fatti, assicurano, con diligenza, e fra poco la ferrovia centrale del Nord sarà prolungata di 286 chilometri, a partire da Jujuy, traversando un gruppo importante di montagne e fermandosi in Bolivia. Il piano esatto è stato preparato e il costo è calcolato a 36 milioni di franchi.

Pare che il Governo abbia assicurato la sua garanzia. La legge votata dal Congresso autorizza il Governo a costruire non solo la ferrovia della Bolivia, ma due altre branche annesse della Centrale Nord, l'una a Ledesma, l'altra a San Giovanni, onde raggiungere infine la linea di San Cristofaro a Colostina, dove si costruirà una nuova rete parallela, ammesso che la Compagnia Francese di Santa-Fè, che ne è la proprietaria, non voglia venderla a un prezzo ragionevole.

La Compagnia Francese consente a vendere la sua linea, e il prezzo convenuto è di 16,000 piastre oro per chilometro. Si è calcolato che tutte queste spese s'eleveranno a 15 milioni di piastre oro. Il Governo è autorizzato ad emettere delle obbligazioni per procurarsi questa somma, dando in garanzia tutte le ferrovie nazionali e compromettendosi a pagare esso stesso gli interessi delle dette obbligazioni se il prodotto del traffico non è sufficiente. Esso riceve, in più, la libertà di vendere la ferrovia andina di Villa Maria e Villa Mercedes, dalle quali spera ottenere 30 milioni di franchi.

Il piano del Ministro dei Lavori Pubblici sarà d'impegnarsi con un gruppo finanziario, composto di banchieri e di intraprenditori, al quale lascerà la cura di costruire la ferrovia in Bolivia, domandandogli nello stesso tempo i materiali necessari ai due congiungimenti, che saranno costrutti con gli elementi nazionali. Esso conserverà allora in riserva la linea andina, che non venderà se non più tardi, e col prodotto di essa costruirà una linea che va dalla frontiera argentino-boliviana alla frontiera del Perù, congiungente così le vie argentine alle linee ferrate peruviane.

Una ferrovia tra la Siberia ed il Turkestan. — Dispacci al *Daily Mail* da Pietroburgo recano che una Compagnia inglese ha ottenuto la concessione di una ferrovia da Tomsk a Tashkent.

Il Consiglio d'amministrazione è composto per metà di russi e per metà d'inglesi.

Notizie Diverse

Trazione aerea a grandissima velocità. — Dall'America giunge notizia dai periodici tecnici che certo A. F. Gray ha fatto gli studi, dimostrando la possibilità di costrurre una ferrovia aerea attorno al globo in congiunzione con un rapido servizio di navigazione, ad una velocità finora insperata, che porrebbe salire fino ai 400 km. l'ora. Il progettista assicura che con la sua ferrovia si potrà andare comodamente da New-York a S. Francisco (500 chilometri circa) in poco più di 12 ore: risultati troppo meravigliosi e che possono parere non credibili fino a prova contraria.

Le rotaie di questa nuova ferrovia sarebbero costituite da grossi tubi d'acciaio, rilegati fra loro da una robusta rete metallica e sostenuti da convenienti pilastri in acciaio; i veicoli si appoggierebbero sui tubi adibiti a rotaie a mezzo di potenti anelli d'acciaio situati ai lati del veicolo.

Il progettista fa conto di circondare il nostro globo colle sue ferrovie, onde trasportare le merci nei più lontani mercati a velocità stragrande e far così sorgere nuovi mercati mondiali.

Congresso a Düsseldorf sugli infortuni. — Com'è noto, a Düsseldorf recentemente ebbe luogo un Congresso internazionale per gli infortuni sul lavoro e le assicurazioni sociali. Fra le varie proposte è da ricordare quella fatta dall'ing. Villani, ispettore delle Ferrovie del Mediterrvneo, con una sua relazione che fu assai apprezzata.

In detta Relazione rilevando come le scritte contenenti disposizioni od avvertenze dirette a prevenire gli infortuni siano spesso o non intese o neglette dagli operai stessi, si propone la segnalazione degli oggetti e dei siti pericolosi mediante una colorazione speciale da adottarsi universalmente, allo scopo così di colpire in modo speciale i sensi e di farsi capire anche dagli operai che eventualmente non conoscono la lingua del paese ove lavorano.

Il Congresso deliberò di raccomandare la proposta Villani al Comitato permanente, perchè promuova gli accordi internazionali che dovrebbero renderne probabile e pratica l'attuazione.

Un sindacato franco-italiano per l'esercizio di miniere cinesi. — Il *Times* riceve da Pechino l'annunzio che un sindacato franco-italiano, la cui sede è a Londra e che è rappresentato in Cina dal console generale francese Emilio Rocher, acquistò un'importante concessione mineraria nel Yun-Nan. Questa provincia è confinante col Tonchino.

Il contratto è sanzionato da un decreto imperiale del 15 giugno; la concessione è valevole per 60 anni con diritto di proroga; comprende 85 miniere, producenti carbone, petrolio, rame, zinco, stagno, ecc. Le più importanti miniere si trovano sul percorso della ferrovia da costruirsi dal Tonchino alla valle di Yun-Nan; le miniere sfruttate dal Governo cinese sono escluse.

Un diritto del 5 0|0 è dato al Governo cinese, come pure un diritto del 25 0,0 spetta alla Cina sul profitto netto; un diritto poi del 10 0|0 viene dato al Governo speciale del Yun-Nan.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Direzione del Genio militare di Bologna (16 luglio, ore 14, def.). — Appalto dei lavori di ordinario mantenimento e di miglioramento degli immobili destinati o da destinarsi ad uso militare in Cesena dal 1° luglio 1902 al 30 giugno 1905, per complessive L. 9000. Cauz. L. 900. Dep. spese L. 200.

Direzione del Genio militare di Venezia (16 luglio, ore 10, un. def.). — Appalto dei lavori di ordinario mantenimento e miglioramento degli immobili destinati o da destinarsi ad uso militare nella piazza di Udine, dal 1° luglio 1902 al 30 giugno 1905, per complessive L. 22,500. Cauz. L. 2250. Dep. spese L. 500. Documenti 14 luglio.

R. Prefettura di Genova (16 luglio, ore 10, un. def.). — Appalto dei lavori di pavimentazione della strada lungo le calate della nuova darsena Vittorio Emanuele nel porto di Savona, per L. 23,800. Cauz. provv. L. 2000. Documenti al 7 luglio.

Municipio di Curtatolo (*Padova*) (18 luglio, ore 9, def). — Appalto dei lavori di costruzione di un fabbricato scolastico per la frazione di S. Maria di Novo di quel Comune, per L. 13,700. Cauzione L. 1400. Dep. provv. L. 400.

Municipio di Clanzetto (*Udine*) (18 luglio, ore 12, miglioramento di ventesimo). — Appalto dei lavori per la costruzione del nuovo cimitero comunale, provv. agg. al sig. Pieco G. B. domiciliato a Pinzano al Tagliamento (Udine) col ribasso del 10.85 0|0 su L. 11,915.21. Cauz. provv. L. 600.

Ministero dei Lavori Pubblici, Direzione generale ponti e strade, Roma (19 luglio, ore 12, un. def.). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti ad ottenere il ripristino della corrente del Tevere nel ramo a sinistra dell'Isola di San Bartolomeo (Roma), e a presidiare insieme le sponde del nuovo alveo da aprirsi nel ramo interrito, per complessive L. 671,600. Documenti 12 luglio. Dep. provv. L. 30,000.

Ufficio autonomo del Genio militare per la R. Marina di Venezia (19 luglio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori riguardanti la ricostruzione del tetto e sistemazione del locale n. 69 nel R. Arsenale militare marittimo di Venezia, per L. 40,000. Cauz. L. 4000. Consegna lavori 180 giorni. Documenti 16 luglio. Cauz. provv. L. 4000. Dep. spese L. 1000.

R. Prefettura di Milano (21 luglio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di urgente rimonta e presidio della tratta fra gli ettometri 16 e 20 della difesa frontale in sinistra del fiume Po, detta della Regona, in Comune di S. Stefano al Corno, per L. 39,000. Cauzione L. 2000. Documenti 11 luglio. Consegna lavori 200 giorni.

Amministrazione provinciale di Parma (21 luglio, ore 14). — Appalto dei lavori per la costruzione del tronco dalla Cedra di Trefiumi al caseggiato di Rimagna, per L. 12,631.16, di movimenti di terra, per L. 19,974.81, di opere d'arte e lavori diversi, totale L. 32,606.97. Documenti 12 luglio. Dep. provv. L. 3000. Cauzione L. 5000. Consegna lavori 150 giorni.

R. Prefettura di Verona (21 luglio, ore 10, un. def.). — Appalto dei lavori occorrenti alla regolare e continua manutenzione delle esistenti difese arginali ed opere attinenti lungo il fiume Adige a destra, nella sezione 2ª, dall'origine dell'arginatura alle Bocche di Sorio fino allo stante n. 176 vecchio e 203 nuovo in confine fra i due Domuni di Angiari e Legnago; nei Comuni di S. Giovanni Lupatoto, Zevio, Ronco, Roverchiara ed Angiari (Verona), nel quinquennio 1902-1907, per complessive L. 117,785. Dep. provv. L. 6000. Documenti 12 luglio.

Ufficio del Genio militare di Faenza (*Ravenna*) (21 luglio, ore 14, un. def.). — Appalto dei lavori di mantenimento e miglioramento degli immobili destinati o da destinarsi ad uso militare in Faenza, dal 1° luglio 1902 al 30 giugno 1905, per complessive lire 18,000. Cauz. L. 1800. Dep. spese L. 360. Documenti 19 luglio.

R. Prefettura di Roma 22 luglio, ore 10, un. def.). — Appalto dei lavori occorrenti alla costruzione di un magazzino idraulico in prossimità di Ponte Milvio e della via Flaminia, con la fronte verso l'argine sinistro del Tevere, per L. 32,000. Documenti 14 luglio. Dep. provv. L. 1000. Cauz. decimo.

Prefettura di Milano (22 luglio, ore 10, un. def.). — Appalto dei lavori occorrenti alla difesa frontale della sponda sinistra di Po

in corrispondenza alla tratta fra le progressive ettometriche 82-86 dell'argine maestro di 2ª categoria detto della *Bonissina*, in Comune di Castelnuovo di Bocca d'Adda (Milano), per complessive L. 109,500. Docùm. 14 luglio. Dep. provv. L. 8000. Cauz. decimo.

R. Prefettura di Verona (23 luglio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori occorrenti alla regolare e continua manutenzione delle esistenti difese arginali ed opere attinenti lungo il fiume Adige a sinistra, nella sezione 3ª, dallo sbocco di Alpone a San Tommaso, lungo Alpone, pure a sinistra, dal ponte Orlando all'incontro della arginatura d'Adige in Volta Zusto, e lungo Alpone a destra, dalla confluenza del Chiampo all'incontro dell'arginatura d'Adige in Volta Zerpa inferiore (Verona) durante il quinquennio 1902-1907, per complessive L. 115,000. Cauz. provv. L. 5800. Documenti 15 luglio.

— (24 luglio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori occorrenti alla regolare e continua manutenzione delle esistenti difese arginali ed opere attinenti lungo il fiume Adige a destra, a partire dal confine fra i Comuni di Angiari e Legnago fino al confine colla provincia di Rovigo; ed a sinistra, da San Tommaso, confine fra i Comuni di Bonavigo e Legnago, fino al confine della provincia di Padova, nel quinquennio 1902-1907, per complessive L. 169,020. Cauz. provv. L. 8000. Documenti 15 luglio.

Sotto-Direzione autonoma del Genio Militare di Maddalena (Sassari) (25 luglio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori vari di terra, muratura e legname, per sistemare i servizi d'artiglieria nell'isola della Maddalena, per L. 27,000. Cauz. provv. L. 2700 nella Tesoreria provinciale di Bologna, Cagliari, Firenze, Genova, Livorno, Milano, Napoli, Pisa, Roma, Sassari e Torino. Consegna 150 giorni.

R. Prefettura di Salerno (28 luglio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti al mantenimento ed alla conservazione di tutti i canali ed argini, nonchè di tutte le opere d'arte, fabbricati e piantagioni inerenti alla bonifica del Vallo di Diano, dalla strada nazionale Val d'Agri al ponte di Polla, in provincia di Salerno, durante il triennio 1902-1905, per complessive lire 114,810. Cauz. provv. L. 8000. Cauz. def. metà canone annuo. Documenti 19 luglio.

R. Prefettura di Catanzaro (29 luglio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti per la costruzione e relativa manutenzione del 13° tronco, lungo m. 5729.88, della strada provinciale di prima serie, n. 7, che da sotto l'abitato di Rocca Bernarda va a raggiungere la strada nazionale n. 61 in contrada Gazzani (provincia di Catanzaro), per complessive L. 174,679.27. Cauz. provv. L. 10,000. Documenti 21 luglio.

Forniture diverse.

Aste.

Municipio di Cuneo (14 luglio, ore 10). — Fornitura del carbone cok occorrente pel triennio 1902-1906, in tonn. 180 all'anno, e complessivamente nel triennio di 540 tonn. Cauz. provv. L. 2000.

Direzione autonoma del Genio Militare di Spezia (15 luglio, ore 10, def.). — Fornitura di massi artificiali di calcestruzzo di seconda specie mc. 2300, per L. 391,000. Cauz. provv. L. 4000. Cauz. def. L. 40,000. Consegna 270 giorni. Documenti 12 luglio, ore 16.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Giugno 28	Luglio 5
Azioni Ferrovie Biella . . . . L.	550	536
» » Mediterranee . . . . . . »	443	432
» » Meridionali . . . . »	650.50	633.50
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.) . . . . »	398	388
» » » (2ª ») . . . . . »	380	370
» » Secondarie Sarde . . . . . »	226	226
» » Sicule. . . . . »	666	654
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.* . . »	342	337.25
» » Cuneo 3 0[0 . . . . . »	363	357
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1[2 % . . »	100	100
» » Mediterranee 4 0[0 . . »	501.50	502.50
» » Meridionali. . . . . . »	334	334
» » Palermo-Marsala-Trapani »	321.50	322.50
» » » 2ª emiss. »	313.50	313.50
» » Sarde, serie *A*. . . . . »	334	335
» » » serie *B*. . . . . »	334	335
» » » 1879 . . . . . »	334	335
» » Savona . . . . »	362	356
» » Secondarie Sarde . . . . »	509	501
» » Sicule 4 0[0 oro. . . . . »	521	521
» » Tirreno . . . . »	512	502
» » Vittorio Emanuele . . . »	362	362.50

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

35ª Decade — Dall'11 al 20 Giugno 1902

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1902	134,215.00	1,583.00	19,451.00	111,393.00	120.00	266,762.00	618.00	432.00
1901	84,733.00	1,747.00	19,514.00	123,909.00	1,036.00	230,939.00	618.00	374.00
Differenze nel 1902	+ 49,482.00	— 164.00	— 63.00	— 12,516.00	— 916.00	+ 35,823.00	»	+ 58.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1901 AL 20 GIUGNO 1902.				
1901-902	3,561,557.00	89,583.00	763,581.00	4,851,592.00	46,709.00	9,313,022.00	618.00	15,070.00
1900-901	3,430,601.00	84,819.00	763,795.00	4,876,029.00	53,560.00	9,208,804.00	618.00	14,901.00
Differenze nel 1901-902	+ 130,956.00	+ 4,764.00	— 214.00	— 24,437.00	— 6,851.00	+ 104,218.00	»	+ 169.00
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1902	44,674.00	662.00	9,157.00	17,851.00	50.00	72,394.00	482.00	150.00
1901	29,886.00	526.00	4,623.00	19,081.00	224.00	54,340.00	482.00	113.00
Differenze nel 1902	+ 14,788.00	+ 136.00	+ 4,534.00	— 1,230.00	— 174.00	+ 18,054.00	»	+ 37.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1901 AL 20 GIUGNO 1902.				
1901-902	1,279,148.00	28,196.00	367,286.00	849,185.00	10,197.00	2,534,012.00	482.00	5,257.00
1900-901	1,205,766.00	25,057.00	325,816.00	891,845.00	11,083.00	2,459,567.00	482.00	5,103.00
Differenze nel 1901-902	+ 73,382.00	+ 3,139.00	+ 41,470.00	— 42,660.00	— 886.00	+ 74,445.00	»	+ 154.00
				STRETTO DI MESSINA				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1902	3,467.00	139.00	838.00	2,943.00	»	7,387.00	23.00	321.00
1901	2,806.00	78.00	347.00	2,209.00	»	5,440.00	23.00	237.00
Differenze nel 1902	+ 661.00	+ 61.00	+ 491.00	+ 734.00	»	+ 1,947.00	»	+ 84.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1901 AL 20 GIUGNO 1902.				
1901-902	142,325.00	6,914.00	33,274.00	74,772.00	61.00	257,346.00	23.00	11,189.00
1900-901	125,266.00	4,495.00	24,585.00	63,734.00	61.00	218,141.00	23.00	9,484.00
Differenze nel 1901-902	+ 17,059.00	+ 2,419.00	+ 8,689.00	+ 11,038.00	»	+ 39,205.00	»	+ 1,705.00

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società Anonima con Sede in Milano.

Capitale sociale L. 180 milioni, interamente versato (Ammortizzato per L. 448,500)

In seguito a deliberazione presa dal Consiglio d'Amministrazione, a datare dal 1° luglio p. v. sarà pagato ai portatori delle **Azioni** sociali — contro presentazione della cedola n. 33 — presso le Casse della Società in *Milano*, *Foro Bonaparte*, *31* ed in *Napoli*, *Stazione Centrale*, o presso le Case e Banche incaricate, un secondo acconto di L. **7.50** per ciascuna Azione sul dividendo dell'esercizio 1901-1902.

Il pagamento dell'interesse fisso semestrale maturantesi al 1° luglio 1902 sulle **Obbligazioni** sociali 4 0|0 avrà luogo a cominciare dal detto giorno — contro presentazione della cedola n. 24 — presso le Casse della Società in *Milano*, *Foro Bonaparte*, *31* ed in *Napoli*, *Stazione Centrale*, o presso le Case e Banche incaricate.

Milano, giugno 1902. **LA DIREZIONE GENERALE.**

FABBRICHE ITALIANE di LIME ed UTENSILI

Società anonima — Capitale L. 700,000 versate.

Sede, Amministrazione e Magazzini: TORINO, Via S. Francesco di Paola, 21

Stabilimenti già FRATELLI PASTORI presso RIVOLI

Specialità LIME di precisione.

ACCIAI FUSI INGLESI (Qualità superiori).

Vendita esclusiva dell'ACCIAIO FUSO PROFILATO (brevettato)

per punte ad elica - allargatoi - ferri da tornio - da pialla, ecc., ecc.

LIVRET-CHAIX

Le Livret-Chaix continental renferme les services de toute l'Europe et un Guide sommaire indiquant les curiosités à voir dans les principales villes: 1r vol. Services français, avec cartes des différents réseaux; prix: 1 fr. 50. 2e vol. Services franco-internationaux et étrangers, avec carte générale des chemins de fer du Continent; prix: 2 francs.

Livrets spéciaux pour les chemins de fer étrangers. **Vient de paraître: Livret spécial pour la Suisse; prix: 0 fr. 50. Paraîtront successivement les livrets spéciaux pour l'Italie; pour l'Allemagne et la Russie; pour l'Autriche-Hongrie, la Grèce, la Turquie et les Balkans; pour l'Espagne et le Portugal.**

Se trouvent dans toutes les gares, et à la Librairie Chaix, rue Bergère, 20, Paris.

UFFICIO SUCCURSALE

DEI

Giornali Italiani ed Esteri

TORINO

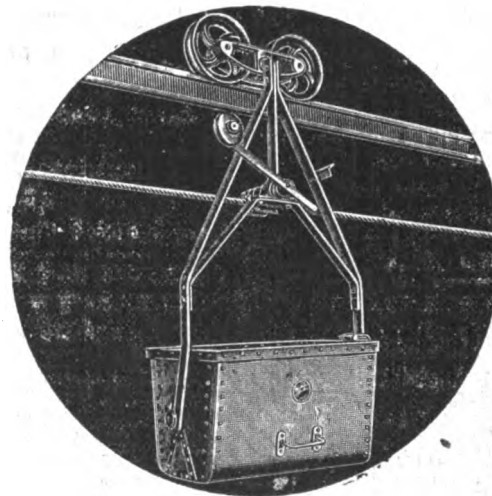
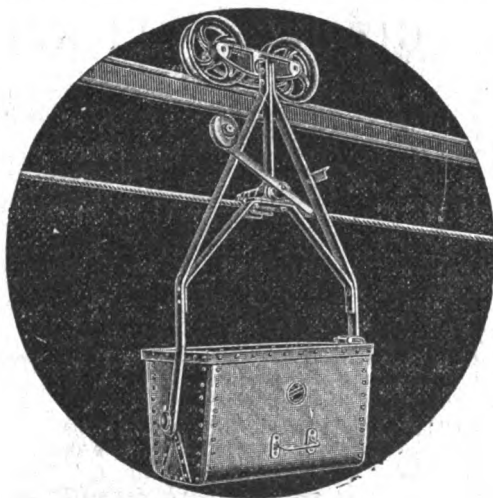
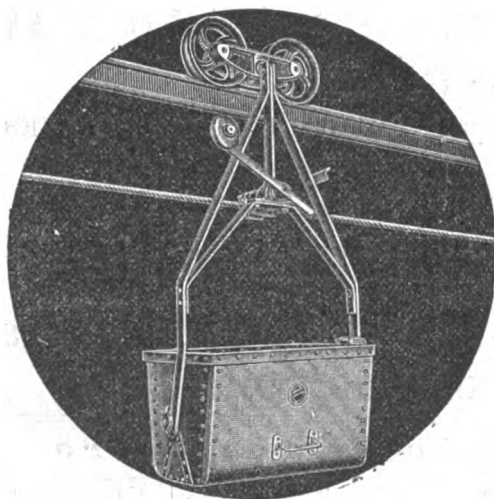
13 - Via Finanze - 13

Quest'Ufficio, che trovasi in diretta corrispondenza colle Amministrazioni di tutti i giornali d'Italia e dell'Estero, s'incarica di ricevere gli abbuonamenti e le inserzioni pei medesimi al prezzo di tariffa, offrendo le maggiori guarentigie di puntualità ed esattezza

INGEGNERI **CERETTI E TANFANI**

Uffici: *Foro Bonaparte, 56* — **MILANO**

TRASPORTI AEREI per materiali e persone

Trasporti pensili per Stabilimenti.

PIANI INCLINATI, FUNICOLARI

LE FERROVIE AEREE rappresentano il mezzo più economico per i grandi trasporti in montagna ed in piano

IMPIANTI AMERICANI DI CARICO E SCARICO

per porti, stazioni, ecc., in sostituzione alle gru

TRASPORTI DI FORZA TELODINAMICI

Catalogo a richiesta.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (2) 1a classe	Londra (2) 2a classe	Parigi (3) 1a classe	Parigi (3) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Londra (4) validità	Parigi (5) 1a classe	Parigi (5) 2a classe	Parigi (5) validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne) .	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 85	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 65	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

ANDATA — Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio. — RITORNO

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a classe		1a,2a,3a classe	1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a, 2a e 3a classe		Treno lusso PENINSULAR-EXPRESS part. da Londra il venerdì
				(*)		(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	—			11 — a.		—		—
Douvres. . . . . . . —	11 05 a.		↓	1 — p.	↓	11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
	(F) W.R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 30 p.		3 — p.		1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.	↓		↓		↓	2 29 a.		↓
Boulogne-Tintelleries Par.						2 31 a.		
Folkestone . . . Par.		↓	11 50 a.	↓	4 10 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime o.E.oc. Arr.			1 30 p.		5 50 p.	↓		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.			1 34 p.		5 54 p.			
					(F) W.R.			
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.			2 10 p.		6 17 p.			
Boulogne Central Arr.		2 12 p.	2 15 p.	↓	6 22 p.	↓		↓
Boulogne Central Par.	↓	2 25 p.			6 25 p.			
Amiens (Buffet) Arr.		4 12 p.		5 16 p.	—	4 04 a.		8 — a.
Amiens (Buffet) Par.		4 17 p.		5 21 p.	—	4 09 a.		8 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.	6 05 p.		6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		
Paris-Nord Par.	—	6 33 p.		7 58 p.	9 21 p.	7 03 a.		Per la grande cintura
Paris-PLM Arr.	—	7 16 p.		8 42 p.	10 01 p.	7 43 a.		
Paris-PLM (Buff.)	1a 2a cl. (L)	W. L. 1 2a (H)		1a 2a cl.	1a 2a cl.	(M)	(N)	↓
Paris-PLM Par.	7 10 p.	8 50 p.	9 35 p.	10 20 p.	10 30 p.	9 20 a.	2 — p.	
Dijon . . . . Arr.	12 18 p.	1 31 a.	2 16 a.	2 48 a.	3 40 a.	2 17 p.	7 08 p.	9 35 a.
Evian . . . . . —	1 14 p.	8 27 a.	—	—	1 14 p.	10 48 p.	—	—
Genève . . . . —	10 45 a.	—	7 51 a.	—	11 16 a.	7 33 p.	—	—
Chamonix . . . . . . —	6 21 p.	10 49 a.	—	—	6 21 p.	—	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	9 05 a.	6 12 a.	—	7 01 a.	10 19 a.	7 01 p.	12 23 a.	1 46 p.
Chambéry . . . . . . —	9 37 a.	6 41 a.	—	7 25 a.	10 55 a.	7 35 p.	12 47 a.	2 06 p.
Modane . . . . —	1 46 p.	—	—	10 02 a.	8 04 p.	—	3 34 a.	4 51 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	18 55	—	—	14 22	4 55	—	8 20 a.	21 16
Torino . . . . . . Par.	20 —	—	—	14 50	6 45	—	8 45	Sleeping-cars con Dining-car
Novara . . . . . . Arr.	21 56	—	—	16 47	9 14	—	10 55	
Milano . . . . . . Arr.	23 05	—	—	17 45	10 15	—	12 6	
Venezia . . . . . . Arr.	—	—	—	23 30	—	—	18 45	
Torino. . . . . . . Par.	20 05	—	—	15 —	5 25	—	8 40	
Genova . . . . . . Arr.	23 20	—	—	18 25	8 45	—	12 —	
San-Remo . . . —	5 45	—	—	23 33	—	—	16 44	
Pisa. . . . . —	3 20	—	—	23 25	12 35	—	17 —	
Firenze . . . . —	7 15	—	—	1 20	17 28	—	19 15	
Livorno . . . . —	5 36	—	—	0 7	15 5	—	18 —	
Roma . . . . —	10 10	—	—	7 —	19 15	—	23 48	
Napoli . . . . —	18 35	—	—	13 36	0 35	—	7 —	
Brindisi . . . . —	—	—	—	8 16	—	—	18 7	↓
Torino. . . . . . . Par.	20 05	—	—	—	—	—	8 40	21 30
Alessandria . . . . Arr.	21 32	—	—	—	—	—	10 13	22 59
Bologna . . . . —	2 31	—	—	—	—	—	14 50	3 01
Ancona . . . . —	7 13	—	—	—	—	—	23 —	6 40
Brindisi. . . . —	21 48	—	—	—	—	—	10 59	17 20
Firenze . . . . —	6 34	—	—	—	—	—	18 3	Arrive a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	13 10	—	—	—	—	—	23 25	
Napoli. . . . . . . Arr.	18 35	—	—	—	—	—	7 —	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . Par.	8 50	—	—	15 5	Lusso	—	—
Roma . . . . —	14 30	—	—	23 10	—	—	—
Firenze . . . . —	21 10	—	—	6 10	—	—	—
Brindisi . . . . —	7 —	—	—	17 33	—	—	—
Ancona . . . . —	20 25	—	—	5 35	—	—	—
Bologna . . . . —	1 35	—	—	10 30	—	10 30	—
Alessandria . . . . . —	7 15	—	14 20	17 10	—	21 55	—
Torino. . . . . . . Arr.	9 2	—	16 05	19 10	—	23 35	—
Brindisi . . . . . . Par.	—	—	18 35	—	—	9 42	—
Napoli. . . . . —	8 50	—	15 50	—	—	23 15	—
Roma . . . . —	14 50	—	21 —	—	14 20	8 15	—
Livorno . . . . —	21 6	—	2 —	8 30	19 25	13 15	—
Firenze . . . . —	19 35	—	21 5	7 15	17 30	12 10	—
Pisa . . . . —	23 15	—	3 5	9 8	20 45	15 —	—
San Remo . . . —	18 32	—	1 45	8 9	—	14 15	—
Genova . . . . —	3 5	—	7 5	14 55	0 35	20 —	—
Torino. . . . . . . Arr.	7 —	—	10 25	19 10	4 50	23 35	—
Venezia . . . . . Par.	—	—	—	8 45	—	14 —	—
Milano . . . . . . Par.	—	—	7 5	16 —	—	20 15	—
Novara . . . . —	—	—	8 7	17 1	—	21 15	—
Torino. . . . . . . Arr.	—	—	10 20	19 5	—	23 10	—
	(D)						
Torino. . . . . . . Par.	7 45	—	13 30	19 30	—	—	24 —
Modane (ora franc.) . —	11 40 a.	—	5 45 p.	10 22 p.	—	—	3 20 a.
Chambéry . . . . . . —	3 8 p.	—	9 15 p.	12 36 a.	—	6 46 a.	5 57 a.
Aix-les-Bains . . . . —	3 43 p.	—	9 47 p.	12 59 a.	—	7 18 a.	6 20 a.
Chamonix . . . . . . —	7 40 a.	—	4 20 p.	—	—	—	—
Evian . . . . . —	12 37 p.	—	7 22 p.	—	—	4 3 a.	—
Genève . . . . —	1 50 p.	—	7 35 p.	9 28 p.	—	5 55 a.	3 27 a.
	1a cl.						
Dijon . . . . —	11 37 p.	—	2 39 a.	5 22 a.	—	1 25 p.	11 33 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	5 — a.	—	7 23 a.	9 41 a.	—	6 21 p.	5 15 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 11 a.		—	10 19 a.	—	6 50 p.	
Paris-Nord Arr.	7 52 a.		—	11 4 a.	—	7 42 p.	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel)	1a,2a,3a	1a 2a cl.	(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl. W.R(A)		Pranzo 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord Par.	8 15 a.	—	9 45 a.	11 35 a.	—	9 — p.	
Amiens (Buffet) Arr.	9 52 a.	—		1 — p.	—	10 46 p.	
Amiens (Buffet) Par.	9 57 a.	—	↓	1 4 p.	—	10 51 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	11 28 a.	—			—		
Boulogne (Buffet) Central Par.	11 30 a.	11 40 a.		↓	—	↓	
Boulogne Maritime ora fr. Arr.	11 35 a.	—			—		
Boulogne Maritime ora fr. Par.	11 50 a.	—			—		
Boulogne Maritime ora E. oc. Par.	11 46 a.	—			—		
Folkestone . . . Par.	2 — p.	—			—		
Boulogne-Tintelleries Arr.	↓	11 44 a.			—	12 31 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.		11 46 a.			—	12 33 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.		12 27 p.		2 55 p.	—	1 12 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.		12 35 p.	1 5 p.	3 01 p.	—	1 21 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.		1 20 p.		3 19 p.	—	1 39 a.	
Calais Maritime ora Eur occ. Par.		1 16 p.		3 15 p.	—	1 35 a.	
Douvres. . . . . . . —	↓	3 5 p.		5 15 p.	—	3 40 a.	
Londres Victoria . Arr.		—		7 — p.	—	—	
Londres Ch.-Cross. Arr.	3 45 p.	4 55 p.		—	—	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — *Vetture dirette da Boulogne verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Boulogne a Milano e Venezia col treno che parte da Boulogne alle 6.17 p. e da Parigi-Lione alle 10.20 ant. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Calais col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 11.35 ant. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino.

TORINO, 1902 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2.

ANNO XXXV. Sabato, 12 Luglio 1902 NUM. 28.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze 13 — Torino.

LA FERROVIA TORINO-NIZZA

Il senatore Monestier, incaricato dal Senato francese di redigere un rapporto sulla ferrovia progettata da Nizza alla frontiera italiana, ha fatto le seguenti dichiarazioni:

« Gli Italiani — ha detto — vogliono collegare la linea Milano-Torino-Cuneo-Vievola a Ventimiglia, passando sul territorio francese *en souterrain.* Questa costerebbe delle somme folli. A cielo aperto sarebbe a miglior mercato, è vero, ma che cosa guadagneremo noi da quella linea? Quale interesse abbiamo noi a vedere Vievola collegata a Ventimiglia? Nessuno. Gli Italiani, al contrario, potrebbero, per ferrovia, fare comunicare Torino e Milano con Ventimiglia e, nel caso di guerra, delle truppe ammassate dalla parte di Ventimiglia e dalla parte di Torino, Milano e Cuneo, potrebbero concentrarsi sul suolo francese. Ecco le gravi obbiezioni delle quali parlo nel mio Rapporto. Obbiezioni che non saranno mai abbastanza segnalate. Possiamo noi aiutare l'Italia a creare una ferrovia strategica che attraversi il nostro paese per sedici chilometri? No,

« Ecco perchè domando il prolungamento della linea Milano-Vievola-sur-Breil, su Sospel e su Nizza. Qui non si tratterà più di una linea strategica avviluppante, contornante e traversante la nostra frontiera, ma di una linea internazionale, della quale noi usufruiremo col medesimo vantaggio degli Italiani.

« Gli Italiani hanno ben proposto di creare le due linee simultanee Vievola-Ventimiglia e Vievola Nizza, ma io non voglio ferrovia italiana. Io propongo al Senato la linea internazionale soltanto... ed è assai! ».

Il senatore Monestier ha terminato dichiarando che egli non sospetta le intenzioni dell'Italia, ma che la linea strategica, della quale gli Italiani reclamano il tracciato, ha dovuto essere stata fatta dallo... stato maggiore prussiano!! Niente meno! A queste dichiarazioni il *Giornale d'Italia* giustamente osserva:

« Ci pare strano, per non dire assurdo, il dubbio di un pericolo strategico e sovratutto il dubbio che il tracciato in discorso sia stato fatto ai danni della Francia dallo stato maggiore prussiano!

« Basta infatti ricordare che la tendenza dell'Italia — ed è provato dalle antiche discussioni parlamentari — fu sempre quella di una comunicazione diretta con Nizza.

« Chi vi fu sempre contrario è stato invece, per ragioni strategiche e, diciamolo pure, per ostilità all'Italia, il Governo francese: e lo prova il fatto che non si potè parlare del tracciato Vievola Sospello-Nizza se non quando migliorarono i rapporti nostri con la sorella latina.

« Quindi il tracciato Vievola-Ventimiglia fu suggerito dall'ostilità francese alla linea diretta, e fu stabilito perchè con esso si riesciva — spendendo assai di più, è vero — ad una comunicazione indiretta con Nizza.

« È strano che il senatore Monestier abbia dimenticato questi precedenti e trovi ora buono strategicamente per la Francia quel tracciato della linea diretta che pochi anni fa il sentimento politico francese faceva ritenere dannoso.

« Allo stato della questione con la ferrovia già costrutta sino a Vievola — una stazione in mezzo ad un prato — una soluzione si impone; e nell'interesse nazionale e senza preoccupazioni regionali, visto anche che la linea per Ventimiglia, oltre all'ingolfarci in un'incognita di milioni, non potrebbe aversi costrutta che fra buon numero d'anni, ci sembra che questa soluzione dovrebbe essere quella che costa meno e raggiunge più facilmente lo scopo principale sempre voluto. Non che noi ci ripromettiamo i grandi benefizi che con soverchia illusione sperano le provincie piemontesi, ma perchè essendosi commesso un primo errore colla costruzione della ferrovia sino a Vievola, non è conveniente insistervi gettando via dei milioni per terminare una linea col fine di Ventimiglia, concretando un'illusione di vantaggi anche maggiore.

« Tutti i pericoli denunciati dall'on. Biancheri non reggono ad una seria disamina. La Liguria occidentale non ha nulla da temere dalla ferrovia diretta e poco da sperare dal tracciato per Ventimiglia, mentre alla soddisfazione del bisogno d'una comunicazione coll'alto Piemonte della provincia di Porto Maurizio potrà servire il propugnato prolungamento della linea da Ormea al mare ».

— Nella seduta del 10 corrente, dopo la dichiarazione d'urgenza, il Senato francese approvava il progetto che accorda la concessione per la costruzione e l'esercizio della ferrovia Nizza-Sospello alla Compagnia Paris-Lyon-Méditerranée.

FERROVIA DEL GOTTARDO

30° Rapporto della Direzione e del Consiglio d'Amministrazione sull'Esercizio 1900 all'Assemblea generale degli Azionisti, 23 giugno 1902

(Traduzione del *Monitore* — Cont., Vedi N. 27).

I. — Lavori nuovi e complementari.

a) In piena via.

Muri di rivestimento in diverse trincee delle diramazioni del nord e della linea del Cenere in parecchi punti, muratura di consolidamento delle parti rocciose fr.	26,213.30
Muri di protezione contro le cadute delle pietre, valanghe, torrenti, pareti di protezione presso il tunnel del Gutsch, a Brunnen . »	32,758.45
Rinforzamento della travata metallica dei ponti sul Ticino presso Stalvedro, presso Daziogrande, sopra Giornico, del ponte sul Brenno, del ponte sul Vallone, di 7 ponti fra Bodio e Biasca, di 5 ponti sulla linea del Cenere e 5 della linea di Pino; passarella d'ispezione lungo il ponte sul Ruffibach, presso Walcwyl . »	193,519.14
Sovvenzioni a favore di imprese pubbliche, come correz. indigamenti fiumi, torrenti, ecc. »	4,229.32
Totale fr.	256,720.21

b) Nelle stazioni e fermate.

Stazione d'Arth-Goldau. — Latrine per gli operai; sentiero e balustrata lungo la via fr.	6,063.25
Stazione di Brunnen. — Lavori nuovi: fabbricato viaggiatori, illuminazione elettrica dei nuovi fabbricati, trasformazione delle linee telegrafiche nel perimetro della stazione, fontane, estensione della canalizzazione dell'acqua, arredamento nel deposito di grano di un locale riscaldato per la contabilità dei sacchi . . »	231,917.88
Stazione d'Erstfeld. — Locale annesso presso il deposito; magazzino legnami, vie d'accesso al medesimo . . . . »	9,913.05
Stazione di Goeschenen. — Annessi contenenti la lampisteria e un corpo di guardia per il personale dei treni; annessi alla rimessa delle locomotive formanti corpo guardia per il personale di macchina, ecc. . . . . »	19,539.95
Stazione di Bellinzona. — Ingrandimento del gazometro in vista della fabbricazione del gaz per l'illuminazione dei veicoli . . . . »	44,157.84
Stazione di Chiasso. — Trasformazione delle teste di binario al nord ed al sud, onde assicurare l'entrata e l'uscita dei treni; locali per bestiame; apparecchi di ventilazione, ecc. »	100,314.71
Stazione di Locarno. — Raccordamento della condotta d'acqua alla canalizzazione municipale; miglioramento water-closet . . . . . . »	6,254.45
Officine centrali di Bellinzona. — Ingrandimento dell'officina dei tornitori; creazione di un'officina per la prova delle armature; impianto di un ufficio di controllo nell'officina delle riparazioni delle vetture e vagoni; stadera alle stazioni di Ambri, Rodi, Giubrasco; prolungamento a Giornico e Biasca; lampisteria a Fluchen; tettoia merci alla fermata di Ranzo-Gerra; altri lavori complementari alle stazioni Wassen, Rodi, Biasca e Lugano . . . . »	52,702.55
Totale fr.	531,417 57

c) Impianti e oggetti diversi.

Case di guardia al km. 11.230 della linea di Zoug . . . . fr.	13,738.50
Ingrandimento parecchie case di guardia sulle linee di montagna, del Cenere e fra Lugano e Chiasso . . . . »	27,319.70
Magazzini per materie infiammabili . . »	2,739.45
Apparecchi avvisatori per la stazione di Sisikon; complemento e perfezionamento apparecchi segnali assicuranti entrata e uscita dei treni nelle stazioni di Sisikon, Amsteg e Goeschenen . . . . »	35,889.22
Riparazione facilitante lo scolo delle acque del tetto dal fabbricato d'Amministrazione a Lucerna . . . . »	1,865.05
Fabbricati scolastici della Compagnia a Erstfeld e Bellinzona . . . . »	118,705.86
Totale fr.	200,097.78

II. — Aumento e perfezionamento del materiale rotabile, macchinario utensili per officine centrali.

a) Materiale rotabile.

Sei locomot.-tenders serie E^3, n. 307 a 312 . . . . . fr.	340,550.82	
Quattro vetture prima classe a quattro assi, serie A^4, num. 91 a 94 . . . . »	251,772 —	
Dieci vetture di 1ª e 2ª classe a quattro assi, serie AB^4, n. 251 a 260 . . . . »	573,213.76	
Cinque vetture 3ª classe quattro assi, serie C^4, n. 1263 a 1267 »	162,000 —	
Tre furgoni misti (posta e bagagli) a 4 assi, serie F24, n. 1654 a 1656. . . . . »	99,166.17	
Ingrandimento del compartimento postale di 3 furgoni misti a 4 assi, serie Fz4, num. 1651 al 1653 . . . . »	10,403.53	
	fr.	1,437,106.28

b) Utensili del servizio dell'esercizio e delle officine centrali.

Per gli uffici del servizio generale a Lucerna . . . . . fr.	1,340 —	
Pel servizio di sorveglianza e mantenimento della linea. . »	2,982.95	
Pel servizio delle stazioni e quello dei treni . . . . . »	5,586.55	
Pel servizio della trazione ed i depositi delle locomotive . . »	3,713.15	
Utensili per le officine centrali di Bellinzona . . . . . »	33,597.03	47,219.68
Totale pel capitolo II fr.		1,484,325.96

III. — Altre spese.

Studi e sorveglianza dell'esecuzione di locomotive, vetture e vagoni . . . . . fr.		42,800
Espropriazioni:		
Ufficio delle espropriazioni, avvocati, autorità . . . . . fr.	11,029.26	
Acquisto di terreni, indennità per servitù, ecc:		
linea principale . . . »	18,518.10	
diramazione del nord . »	11,428.82	
Indennità per abbandono del diritto di disboschimento al Rossberg, Comune di Arth . . »	105,714.07	
	fr.	146,691.15
Vitalizio per la signora Hava-Favre per il 1901 . . . . »		10,000 —
Totale pel capitolo III fr.		199,491.15

RICAPITOLAZIONE.

I. — Lavori nuovi e complementari

a) In piena via . . . fr. 256,720.21
b) Nelle stazioni e fermate » 531,457.57
c) Impianti ed oggetti diversi » 200,097.78

fr. 988,275.56

II. — Aumento e perfezionamento del materiale rotabile, utensili del servizio dell'esercizio e delle officine centrali.

a) Materiale rotabile . fr. 1,437,106.28
b) Utensili per l'esercizio e per le officine centrali . » 47,219.68

fr. 1,484.325.96

Altre spese . . . . » 199,491.15

Da cui bisogna dedurre:
prodotti di vendite, rimborsi . . fr. 2,672,092 67
ammortizzamenti al credito del costo di costruzione . . . . fr. 116,211.46

Per il 1901 si inscrissero adunque al conto di costruzione, per lavori nuovi e complementari, materiali rotabili utensili, una spesa netta di . . . . fr. 255,881.21

(*Continua*).

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Relazione del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale degli Azionisti, 28 maggio 1902

(*Continuazione — Vedi N. 27*).

§ 6. — TRAFFICO.

I prodotti diretti ed indiretti dell'esercizio, depurati della imposta erariale, furono nel 1901 i seguenti:

L. 121,106,721.35 per le linee della rete principale;
» 9,927,404.39 per le linee della rete complementare;

L. 131,034,125.74 in totale.

In confronto ai prodotti dell'esercizio precedente si ha nel 1901:

L. 1,064,139.44 in più per la rete principale,
» 338,275.75 in più per la rete complementare,

L. 1,402,415.19 di aumento complessivo in confronto del 1900.

I proventi delle due reti si ripartiscono per categorie di trasporti nel modo seguente:

CATEGORIE DEI TRASPORTI	1900	1901	Differenze nel 1901 in più	Differenze nel 1901 in meno
	RETE PRINCIPALE (1)			
Viaggiatori	46,495,705.75	45,403,106.60	—	1,092,599.15
Bagagli, giornali e cani .	2,193,151 30	2,242,015.25	48,863.95	—
Merci, veicoli, ecc. a G. V.	7,496,083.89	7,679,672.56	183,588.67	—
Merci e bestiame a P. V. acc.	6,442,734.37	8,182,977.96	1,740,243.59	—
Merci, veicoli e best. a P. V.	56,955,336.36	57,117,807.52	162,471.16	—
Prodotti indiretti . . .	459,570.24	481,141.46	21,571.22	—
Totale . . .	120,042.581.91	121,106,721.35	2,156,738.59	1,092,599.15
			in più 1,064,139.44	
	RETE COMPLEMENTARE			
Viaggiatori	3,172,769.40	3,383,370.28	210,600.88	—
Bagagli, giornali e cani .	84,627.18	90,615.37	5,988.19	—
Merci, veicoli, ecc a G. V.	544.742 07	562,102.40	17,360.33	—
Merci e bestiame a P. V. acc.	420,375.60	500.355.44	79,979.84	—
Merci, veicoli e best a P. V.	5,314,927.31	5,344,926.42	29,999.11	—
Prodotti indiretti . . .	51,687.08	46,034.48	—	5,652.60
Totale . . .	9,589,128 64	9,927,404.39	343.928.35	5,652.60
			in più 338,275.75	

(1) Compresa la metà dei prodotti della linea Milano-Chiasso.

Tenuto conto della lunghezza media esercitata, il prodotto chilometrico resulta di L. 28,099.01 per la rete principale e di L. 6,488.50 per la rete complementare; per cui in confronto dell'anno precedente si ebbe un aumento di L. 233,97 nel prodotto medio chilometrico della rete principale e di L. 204.67 in quello della rete complementare.

I resultati del traffico dell'anno 1901 sono contenuti nei quadri allegati, e dal loro confronto con quelli dell'anno precedente si rilevano le seguenti differenze (1):

Movimento e prodotto dei viaggiatori. — La quantità complessiva dei viaggiatori trasportati nel 1901 fu di . . . . . N. 18,198,199
mentre nel 1900 se ne trasportarono » 17,525,071 (2)

Differenza in più N. 673,128

Per effetto del diminuito percorso medio verificatosi nei viaggiatori in confronto dell'anno precedente, quantunque si noti nelle categorie a prezzo intero, di andata-ritorno e di altre riduzioni un sensibile aumento dovuto specialmente alla 3ª classe, si ha tuttavia in complesso una lieve diminuzione di prodotto di L. 135,605.10.

Una diminuzione notevole (biglietti 36752) corrispondente ad un minor prodotto di L. 1,194,324.48 si ebbe nei biglietti circolari e di andata-ritorno speciali, essendo mancati i pellegrinaggi italiani ed internazionali verificatisi nell'esercizio precedente in occasione dell'Anno Santo.

Ciò nondimeno l'incremento che anche quest'anno si verificò nella vendita dei biglietti di abbonamento speciali i quali diedero in confronto dell'anno scorso un maggiore prodotto di L. 660,322.60, nonchè i resultati ottenuti dalle riduzioni accordate agli accorrenti alla Esposizione internazionale d'arte a Venezia, compensarono in grandissima parte le perdite delle categorie sopra specificate, per cui in definitivo i prodotti dei viaggiatori nel 1901 segnano nel loro complesso ed in confronto a quelli dell'anno precedente un minor prodotto di sole L. 796,731.41.

Bagagli, merci, veicoli e bestiame a grande velocità. — Nella gestione bagagli si nota un lieve aumento nel numero delle spedizioni (10646) corrispondenti ad un maggior prodotto di L. 54,486.03.

Nei trasporti delle messaggerie e merci, rilevasi parimente un sensibile aumento dovuto specialmente ai maggiori trasporti di spedizioni di piccolo peso.

In complesso nel 1901 si ebbe nei trasporti a grande velocità un aumento di L. 245,794.93.

Merci e bestiame a piccola velocità accelerata. — Nei trasporti di derrate alimentari si ebbe nel 1901 in confronto all'anno precedente un maggior aumento (tonnellate 66.450) corrispondenti ad un prodotto di L. 1,649,142.59.

Tale aumento è specialmente dovuto ai trasporti verificatisi di uve e mosti a lunghe percorrenze, dei quali si rilevò invece la mancanza nella Relazione dell'esercizio 1900. Parimenti è degno di nota l'aumentato traffico del bestiame e specialmente di quello bovino, suino, ed ovino, valutabile in complesso a circa 60,000 capi corrispondenti ad un maggior prodotto di L. 170,279.18.

Anche tale differenza è dovuta alla deficienza di trasporti di bestiame avuta nel 1900, per cui il complessivo maggior prodotto di L. 1,818,320.28 che riscontrasi nei trasporti a piccola velocità accelerata dell'esercizio testè trascorso in confronto a quello del 1900 è più specialmente da attribuirsi ad una ripresa del traffico della piccola velocità accelerata, momentaneamente arrestatosi nell'anno anzidetto.

Merci, veicoli e bestiame a piccola velocità. — Per effetto del mancato raccolto dell'uva nell'anno 1900, si ebbe un sensibile minor trasporto di vini nei primi mesi del 1901, deficienza che in parte venne compensata nei mesi successivi dai trasporti notevoli di mosti ed uva, che non si erano effettuati nell'esercizio precedente.

(1) Come alle precedenti relazioni in questo confronto non si tiene conto del movimento e prodotto della linea Milano-Chiasso.
(2) Esclusi gli on. Senatori e Deputati.

È pure rilevante, in confronto del 1900, la diminuzione nei trasporti di lignite e formelle di lignite e in quelle dei materiali da costruzione, mentre è sensibile l'aumento delle quantità nei cereali, specialmente importati per via di mare, nei concimi, nei carboni, nelle barbabietole e loro residui, e di altre merci povere.

Per tali fatti i trasporti a piccola velocità mentre segnano un aumento notevole nelle quantità, danno in confronto dell'esercizio precedente un lieve aumento di prodotto di sole L. 160,816.14.

§ 7. — Proventi in rimborso di spesa.

I proventi in rimborso di spesa ammontarono nel 1901 a L. 2,443,081.94, con una diminuzione di L 178,663.77 in confronto a quelli del 1900.

§ 8. — Prodotto netto del traffico.

I resultati dell'esercizio nel 1901 furono i seguenti:

Proventi della rete principale e complementare, compresi i prodotti indiretti		L. 131,034,125.74
Spese di esercizio	L. 93,838,956.11	
A dedurre i proventi in rimborso di spesa	» 2,443,081 94	
		» 91,395,874.17
Prodotto netto		L. 39,638,251.57

Le spese per le due reti riunite corrispondono al 69.74 0\|0 del prodotto lordo, mentre nel 1900 lo stesso rapporto era del 63 0\|0.

I risultati dell'esercizio 1901, tenuto conto della partecipazione dello Stato ai prodotti lordi e dei proventi non derivanti dal traffico, figurano nel prospetto allegato N. 3.

VI. — Contenzioso.

Si nota anche per l'anno 1901 un sensibile aumento nel numero delle liti, e segnatamente in quello delle liti di competenza dei Conciliatori, dovuto ai motivi già segnalati nella relazione precedente.

La quantità delle cause vinte rispetto a quelle perdute o abbandonate, se si tien conto che nella quasi totalità dei giudizi la Società è convenuta, dimostra come essa non sfidi che con molta circospezione la prova delle contestazioni giudiziarie, mentre il numero delle cause transatte fa testimonianza di quello spirito pratico che deve presiedere alle decisioni di una amministrazione condotta con sani criteri industriali, e che consiglia di preferire alle liti le eque conciliazioni tutte le volte che non sono in giuoco o un grande interesse o questioni di massima.

Il riassunto del movimento contenzioso è dato dal seguente prospetto.

Riassunto delle cause dell'anno 1901.

Cause pendenti al 1° gennaio 1901 avanti alle Corti, Tribunali, Preture, ecc., N. 417; avanti ai Conciliatori, 85. Dette, introdotte durante il 1901 avanti alle Corti, Tribunali, ecc., N. 314; avanti ai Conciliatori, N. 822. — Totali: 731 e 907.

Movimento durante il 1901:

Avanti alle Corti, ecc., vinte 41, perdute 13, perente 3, abbandonate 22, transatte 140. Totale cause definite nel 1901 N. 219;

Avanti i Conciliatori: vinte 40, perdute 149, perente, abbandonate e transate 476. Totale 665.

Rimangono pendenti al 31 dicembre 1901, avanti le Corti, ecc., cause N. 512; avanti i Conciliatori 242.

Fra le cause risolute nel corso del 1901, oltre quelle di cui fu già tenuto parola superiormente relative all'ordinamento del personale e al nuovo Istituto di previdenza, degne di nota sono:

Quella decisa dal Collegio Arbitrale con sentenza 11 maggio 1901, con cui fu ritenuto essere tuttavia in vigore, in quanto non contraddica al Regolamento di esercizio del 17 gennaio 1886, nei rapporti colle tre grandi Reti il Regolamento sul Sindacato e la Sorveglianza governativa del 31 ottobre 1873, N. 1688; sentenza contro cui la Società ha creduto di doversi provvedere in appello e sulla quale perciò dovrà pronunciarsi la Corte di Roma;

Quella agitatasi contro le Tramvie della Provincia di Brescia; nella quale le due conformi sentenze del Tribunale e della Corte di Appello di Firenze, accogliendo la tesi sostenuta dalla Società, stabilirono che ad escludere nelle tranvie il diritto all'allacciamento di cui all'art. 25 del Capitolato non occorre il parallelismo delle linee, ma basta il fatto della concorrenza commerciale comunque esercitata, la quale abbia per iscopo di accaparrarsi il traffico che altrimenti affluirebbe alla Ferrovia;

Quella definita in confronto a certo Ceci dalle due sentenze conformi della Corte di Appello e della Corte di Cassazione di Firenze, con cui fu riconosciuto il principio che gli agenti ferroviari, in quanto compiono funzioni di polizia ferroviaria loro demandate dalle leggi o dai regolamenti, non possono considerarsi come dipendenti della Società, la quale perciò non è tenuta in questi casi a rispondere dei loro atti;

E finalmente quelle risolute in confronto rispettivamente di certi Tartaglini e Venturi dal Tribunale di Firenze e dalla Corte di Appello di Bologna, nelle quali si disputava della legalità delle disposizioni modificative degli Statuti delle Casse Pensione e Soccorso emanate col Regio Decreto 22 gennaio 1899 in applicazione dell'art. 18 della legge per gl'infortuni sul lavoro, e nelle quali fu deciso, conformemente a quanto aveva già ritenuto la Corte di Casale, che quelle disposizioni riproducono esattamente il concetto della legge, e che perciò in caso d'infortunio non spetta al danneggiato il trattamento stabilito originariamente dai detti Statuti più l'indennità di legge, ma il trattamento indicato nelle disposizioni medesime.

VII. — Risultati dell'esercizio.

Prodotti. — Quota del prodotto lordo della rete principale (*V.* suballegato N. 1 al Conto Esercizio) salva la liquidazione dell'anno finanziario in corso.	L. 74,026,297.95
Metà del prodotto lordo della rete complementare (*V.* suballegato c. s.)	» 4,963,702 19
Compenso di L. 3,000 per chilometro di lunghezza virtuale della rete complementare (art. 73 del capitolato)	» 6,085,720.82
Compensi e proventi diversi	» 1,488,492.67
Proventi in rimborso di spesa	» 2,443,081.94
Totale	L. 89,007,295.57
Spese complessive dell'esercizio, così ordinarie che straordinarie	» 93,838,956.11
Per cui l'esercizio chiude con una perdita di	» 4,881,660.54

come dal Conto Esercizio (allegato n. 3).

VIII. — Liquidazione generale.

Impiego dei residui attivi di esclusiva proprietà sociale.

Il capitale di esclusiva proprietà degli azionisti ascendeva, come dalla liquidazione dell'anno 1900, a	L. 18,715,928.34
aggiungendo:	
1. prelievi fatti sull'utile dell'impiego del capitale stesso durante quel l'esercizio, cioè:	
quota per ammortizzazione delle 60 mila azioni a matrice	» 30,441.45
6 0|0 alla riserva ordinaria	» 45,846.65

2. La prelevazione fatta nella liquidazione della gestione Adriatica del 1900 per completare il fondo per l'ammortizzazione delle azioni a matrice L. 34,558.55 nonchè il residuo disponibile della liquidazione stessa L. 606,497.90, come da

deliberazione dell'assemblea ordinaria del 28 maggio decorso anno . . . . . » 641,056.45

si hanno in totale L. 19,433,272.89

come dal suballegato N. 2 al Bilancio, che in parte sono investite in stabili e titoli diversi, e per la rimanenza si considerano impiegate al tasso medio della rendita dello Stato.

Il provento complessivo del 1901 importò . . . . L. 801,381.59

da cui detratto l'interesse imputabile al fondo per l'ammortizzazione delle azioni a matrice, in . . . . » 31,963 52

residuano . . . L. 769,418.07

Prelievi determinati dall'art. 52 dello Statuto:

il 6 0\|0 alla riserva ordinaria L. 46,165.08

il 5 0\|0 assegnato:

per 3\|4 al Consiglio d'amministrazione . . . . » 28,853.17

e per 1\|4 ai capi di servizio » 9,617.73

» 84,635 98

L. 684,782.09

Residuo utile non distribuito al 31 dicembre 1900 . . . . » 10,666.08

Somma disponibile . . L. 695,448.17

della quale vi proponiamo di prelevare » 693,000.00

ripartibili in ragione di L. 1,65 per ognuna delle 420 mila azioni e cartelle di godimento in circolazione, portando a conto nuovo . . . . L. 2,448.17

Gestione della Rete Adriatica.

Attivo.

Sovvenzione chilometrica spettante alla Società per la costruzione delle linee:

a' termini dell'art. 7 del contratto L. 32,061,645.88

» » 9 della convenzione 20 giugno 1888 . . . . » 9,053,689.90

9ª annualità pel soprapassaggio del ponte sul Po a Mezzanacorti (convenzione 27 novembre 1894 approvata con legge 28 luglio 1895, N. 458) . . . . . » 162,838.26

compenso per l'impiego del materiale rotabile e d'esercizio (articolo 26 del contratto) . . . . » 6,660,000.00

liquidazione provvisoria nuove costruzioni . . . . » 2,450,000.00

Totale L. 50,388,174.04

Passivo.

Interessi in monte ed ammortizzazione delle azioni e delle obbligazioni sorteggiate . . . . . . L. 40,755,824.49

Quota di ammortamento spese di fondazione . » 27,531.67

Spese di amministrazione centrale (quotazione dei titoli, spese e tasse diverse) . . . . . » 1,381,177.45

Perdite di cambio . » 408,262.90

Tassa di ricchezza mobile sul reddito industr » 1,330,948.03

Resultanza passiva dell'esercizio . . . . » 4,831,660.54

» 48,735,405.08

Risultanza attiva L. 1,652,768.96

Prelievi Statutari:

6 0\|0 alla riserva ordinaria . . . . . L. 99,166,14

5 0\|0 assegnato:

Per 3\|4 al Consiglio di amministrazione . . » 61,978.84

e per 1\|4 ai capi di servizio . . . . . . » 20,659.61

maggior somma occorrente a completare l'assegno minimo fissato a favore del Consiglio d'amministrazione dall'assemblea del 10 giugno 1871 . . » 59,167.99

» 240,972 58

Rimangono nette L. 1,411,796.38

Vi proponiamo pertanto di prelevare da questa somma . . . . » 1,407,000.00

da corrispondersi in ragione di L. 3 35 a ciascuna delle 420 mila azioni e cartelle di godimento in circolazione; e di portare la rimanente somma di . . . » 4,796.38

in aumento del patrimonio privato della Società.

Signori,

Abbiamo l'onore:

1° Di sottoporre alla vostra approvazione la seguente proposta: l'Assemblea generale degli azionisti approva la relazione e l'operato del Consiglio d'amministrazione, il preventivo del 1902, i conti del 1901, e fissa in lire cinque il dividendo per ognuna delle 420,000 azioni e cartelle di godimento in circolazione;

2° Di invitarvi ad eleggere:

a) Sei consiglieri d'amministrazione in luogo dei signori: Balduino comm. Giuseppe, Bassi nobile comm. Girolamo, Bastogi conte Giovannangelo, Cini cav. Giovanni, Fonio comm. ing. Alessandro, Vitelleschi-Nobili marchese Francesco uscenti di carica per turno e rieleggibili;

b) un consigliere d'amministrazione in sostituzione del defunto cav. avv. Papa Gio. Antonio;

3° Di invitarvi, giusta le disposizioni dell'articolo 183 del Codice di Commercio e dell'articolo 32, paragrafo 1° degli statuti sociali, a nominare tre sindaci e due supplenti, ed a confermare in lire 2,000 per ognuno dei sindaci effettivi la retribuzione annua prevista dall'articolo 154 del detto Codice.

Relazione dei Sindaci sul Bilancio al 31 dicembre 1901.

Signori Azionisti,

La prima nostra parola sia un mesto saluto a quei funzionari benemeriti della Società delle Meridionali, i quali sono scomparsi dopo l'ultima Assemblea. Il Consiglio vi disse dell'avv. Gio. Antonio Papa, che fu uno tra i più antichi collaboratori all'opera dell'Amministrazione e noi ci associamo alle sue parole di meritato rimpianto.

Altri lutti colpirono il Collegio dei Sindaci con la morte di Girolamo Rossi, Sindaco supplente, e di Guido Paravicini.

Quest'ultimo, che di cose ferroviarie e specialmente di costruzioni era intelligentissimo, fu a noi sovente di valido aiuto nell'esercizio delle attribuzioni molteplici e svariate a cui si estende il mandato onorevole dei Sindaci.

Ma pagato questo tributo di memore affetto agli egregi uomini che la morte tolse innanzi tempo ai delicati ed importanti uffici ai quali la vostra fiducia li aveva chiamati, veniamo a soddisfare al nostro debito verso di voi, Signori, ringraziandovi innanzi tutto dell'onore conferitoci nel chiamar noi a Sindaci della gestione per l'anno 1901, e rendendovi conto dell'esame da noi portato sulle scritture sociali e sulle partite che compongono il bilancio chiuso al 31 dicembre del detto anno.

L'illustrazione larga e sapiente che secondo il consueto ne fa nella sua relazione il Consiglio amministrativo, ci dispensa da una superflua ripetizione delle spiegazioni e delle particolareggiate notizie in quella contenute, e riduce il nostro còmpito ad assicurarvi della verità dei risultati finali a cui il bilancio conclude, e ad alcune osservazioni suggeriteci dallo studio delle cifre indicate nei tre prospetti che riassumono: 1) il *Conto esercizio;* 2) il *Conto liquidazione generale;* 3) la *Situazione patrimoniale* o *Bilancio attivo e passivo* della Società al 31 dicembre 1901.

Le cifre di quei prospetti corrispondono ai dati delle scritture ufficiali da noi compulsate e che trovammo tenute con piena regolarità ed accuratezza esemplare.

Conto Esercizio.

I prodotti dell'esercizio nel 1901 si elevarono per la quota spettante alla Società a . . . L. 89,007,295.57
a cui sono da contrapporre le spese in » 93.838,956.11

presentando una differenza passiva di. L. 4,831,660.54

Questo disavanzo che è il primo risultato passivo che si riscontri nell'esercizio della Rete Adriatica, non è da attribuirsi ad una diminuzione dei prodotti, i quali seguendo il loro sviluppo progressivo, sorpassano invece quelli ottenuti nell'anno 1900 per ben L. 1,326,204.64; cioè

in più	L.	580,253.67	dovute all'incremento nei prodotti del traffico
in più	»	269,125.16	conseguite nei noli del materiale rotabile e
in più	»	476,825.81	per maggiori proventi diversi.
	L.	1,326,204.64	

La ragione del disavanzo verificatosi è da ricercarsi pertanto, solo nell'accrescimento grandissimo delle spese. Le quali se in parte aumentarono per cause eventuali e, speriamo transitorie, come gli alti prezzi a cui salirono il carbone, i metalli, il legname e specialmente le traverse, per altra parte traggono origine dalle cresciute esigenze del servizio, come l'aumento nella spesa di personale ed in quella per la manutenzione del materiale rotabile, le quali sono d'indole più permanente.

Questo accrescimento notevole di spese, che nel confronto con quelle del precedente esercizio offre una differenza in più di L. 8,341,779.29, è stato da noi studiato con particolare attenzione. Esso si manifesta più spiccatamente nei quattro titoli seguenti, cioè:

pel *Combustibile* speso in più . . . . L. 2,817,770.15
pel maggior prezzo delle traverse, id. . » 626,283.18
pel *personale*, id. . . . . » 2,137,582.15
per la *Manutenzione del materiale rotabile*, id. . . . . » 2,207,468.07

La differenza in quest'ultimo titolo in confronto col 1900, apparisce più grave di quello che sia sostanzialmente, perchè nel detto anno si destinarono a questo titolo L. 713.000, avanzate dalla prelevazione appositamente fatta in L. 2,750,000 fino dall'anno 1898.

Fra le cause che determinarono l'aumento della spesa nel terzo e nel quarto titolo, giova notare come contribuiscano al cresciuto dispendio pel personale:

1) Le disposizioni del nuovo regolamento sui turni di servizio e la maggior percorrenza dei treni;

2) La necessità di ricorrere spesso alla doppia trazione (specialmente sulle linee che hanno forti pendenze) pei treni merci in ragione del cresciuto traffico, ed in alcuni treni diretti e direttissimi pel maggior peso delle carrozze di prima e seconda classe di recente costruzione e modello, destinate ad offrire ai viaggiatori quella maggior comodità ed eleganza che non avevano le antiche.

Quest'ultima considerazione spiega in parte anche l'aumento delle spese di riparazione del materiale rotabile, le quali riescono di necessità tanto più gravi, quanto più sontuoso è il veicolo da riparare.

Per quanto c'incresca il dover constatare quest'aumento nelle spese d'esercizio, non troviamo motivo per elevarne censura; e la prudenza ed il senno del Direttore e del Consiglio amministrativo ci dànno fidanza, che essi sapranno contenere il dispendio entro quei limiti da non varcarsi, se non costretti da necessità ineluttabili.

Conto Liquidazione.

Nella sua relazione sull'esercizio dell'anno 1900 il vostro onorevole Consiglio, prevedendo il forte dispendio che, in adempimento della convenzione 29 novembre 1899, sarebbe occorso per dotare il servizio del movimento di un materiale sufficiente ad espletare normalmente i trasporti, anche in periodi di straordinarie richieste, ed avvisando ai mezzi di provvedervi, vi annunziò di aver potuto procurarsi a condizioni convenienti da uno dei più cospicui Istituti di credito nazionali i capitali a ciò necessari. Oltre a questo savio provvedimento, profittando di una favorevole occasione di vendita, ha proceduto nell'anno 1901 alla emissione di n. 14,105 obbligazioni della serie *E*, per sopperire agli impegni della Società in dipendenza delle costruzioni. Con ciò si dà ragione dell'aumento per L. 278,429 32 che trovasi in questo conto al titolo *Interessi generali.*

Per contro nessuna partita fa carico al conto medesimo per interesse o per ammortamento dei buoni in oro, che furono completamente estinti nella liquidazione dell'anno 1900.

Così pure un rilevante risparmio si riscontra nella spesa per acquisto di valute estere, e ciò in grazia delle migliorate condizioni degli scambi internazionali.

Il lieve aumento nel titolo *Spese dell'Amministrazione centrale*, oltre all'essere pienamente giustificato nella sua erogazione, trovasi compensato dalla diminuzione della tassa di ricchezza mobile sul reddito industriale.

Compariva negli anni decorsi nel conto *Liquidazione* un assegno a favore della Cassa Pensioni per la Rete Meridionale in diminuzione del disavanzo al 30 giugno 1885. Ruesto assegno si è omesso di fare nel 1901; e noi dobbiamo approvare che siasi omesso in una gestione non prospera per la Società, riserbandosi a rinnovarlo in tempo più opportuno in quella misura che sia concessa da più floridi risultati, avvegnachè nessuna prescrizione per ora ci obblighi a farlo in una misura e in un tempo determinato.

Di una rubrica nuova si avvantaggia l'attivo del conto *Liquidazione* per L. 2,450,000, le quali sono un primo prelevamento sugli utili delle nuove costruzioni a prezzo fatto, concesse alla Società; utili non definitivi, ma che una liquidazione provvisoria dimostra ampiamente capaci di tale prelevazione.

Il conto *Liquidazione* si chiude con un saldo in avanzo di L. 1,652,768.96.

Bilancio generale o situazione patrimoniale.

A poche osservazioni ci richiama l'esame fatto dello stato attivo e passivo della Società o Bilancio generale al 31 dicembre 1901; e solo di quelle partite che, nel confronto con la situazione al 31 dicembre 1900, presentano differenze che ci apparirono degne di nota, procureremo di esporvi brevemente le ragioni.

Cominciando dall'attivo riscontriamo un maggior valore di L. 903,866.98 nel titolo « *Costruzioni sociali* »; e rappresentano i lavori di completamento delle linee concesse con le leggi 20 luglio 1888 e 2 luglio 1896, nonchè alcune liquidazioni dei lavori di costruzione di quest'ultime, e le spese degli impianti della trazione elettrica sulle linee della Valtellina, in ordine alla convenzione del 13 luglio 1899. Nè su questo capitolo reputiamo necessario di indugiarci più a lungo.

(Continua).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Le ferrovie complementari al Senato.

Si è distribuita ieri al Senato la Relazione dell'Ufficio centrale per la concessione delle ferrovie complementari, che pubblicheremo in un prossimo numero. Il relatore, on. Codronchi, è completamente favorevole al progetto. Esso, a guisa d'introduzione, dice che i disegni di legge hanno così grande importanza, che dovrebbero essere presentati al Senato nel tempo in cui la Camera elettiva è ancora riunita: il presentarli dopo, pone il Senato in condizioni meno libere di esame e di tempo. Per ventura nostra, questo disegno di legge è così concepito, che uno studio meditato ha condotto l'Ufficio centrale a non proporre alcuna modificazione.

Il relatore poscia dimostra le ragioni che hanno persuaso a consigliare l'accettazione integrale. La relazione poi rileva la grande importanza della direttissima Roma-Napoli e propone infine quest'ordine del giorno: « Il Senato ritiene che la misura delle sovvenzioni per le linee da concedersi all'industria privata debba essere determinata in relazione col costo accertato delle singole linee, tenendo pur conto della presunta produttività di esse ».

— L'on. Giusso, interprete dell'alto soddisfacimento della Camera e del Ministero dei Lavori Pubblici, per l'opera coscienziosa della Commissione Reale sulle Ferrovie complementari, ha diretto ai componenti della detta Commissione una lettera di elogio e di ringraziamento.

><

L'ordinamento ferroviario.

L'onorevole Saporito, presidente della Commissione per l'ordinamento delle Strade Ferrate, ha presentato ieri al Ministro dei Lavori Pubblici il terzo ed ultimo rapporto sommario sulle deliberazioni prese intorno all'esercizio privato e ai concetti fondamentali dell'esercizio di Stato delle Strade Ferrate.

La relazione finale dei lavori della Commissione si presenterà appena questa avrà formulato su pochi ma importanti argomenti che restano a discutersi.

><

Traforo del Sempione.

(Stato dei lavori al 1° luglio 1902).

Galleria di avanzamento:	Lato nord Briga	Lato sud Iselle	Totale
Lunghezza al 1° giugno 1902 m.	7229	4548	11,777
Progresso mensile . . . . »	188	238	426
Totale al 1° luglio 1902 . . m.	7417	4786	12,203
Operai:			
Fuori galleria, totale giornate	18,639	10,328	28,967
» media giorn. .	678	344	1,022
In galleria, totale giornate .	36,857	24,486	61,343
» media giorn. .	1316	875	2191
Effettivo massimo lavoranti simultaneamente	526	350	876

Lato nord. — La galleria d'avanzamento ha traversato degli schisti cristallini e dei gneiss schistosi. Il progresso medio della perforazione meccanica è stato di m. 6.27 per giornata di lavoro.

Dopo il 3 giugno un apparecchio refrigerante funziona al chilometro 6.780 del tunnel I, per i cantieri della escavazione completa e della muratura. Le acque del tunnel comportarono litri 64 al secondo.

Il 12 giugno il manovratore Leanza Montigro Cataldo, di Cesaro (Sicilia), fu schiacciato da un treno allo scarico.

Lato sud. — La galleria di avanzamento ha attraversato del micaschisto cipollino, micaschisto calcare e dell'anidrite. Il progresso medio della perforazione meccanica è stato di m. 7.93 per ogni giorno di lavoro.

Il 7 giugno si ricominciò la perforazione meccanica nella galleria parallela. Le acque del tunnel comportarono 920 litri al secondo.

Il 18 giugno quattro operai, lavoranti alla perforazione a mano nella galleria parallela, furono feriti dall'esplosione di una vecchia mina; uno di essi, il minatore Mallamaci Antonio, moriva.

><

L'ampliamento delle stazioni di Arona.

Al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici venne trasmesso il progetto per le varianti nella stazione di Arona, in conseguenza delle costruzioni in corso per le linee di accesso al Sempione; per lo stesso motivo la Mediterranea ha presentato al Governo la variante al progetto per la stazione di Baveno.

><

Soppressione dei direttissimi Roma-Milano per la via Parma-Spezia.

Le Società Adriatica e Mediterranea avrebbero disposto, a cominciare dal 16 corrente, la soppressione dei due direttissimi n. 19 e 20, il primo in partenza da Milano per Roma alle 20.40, il secondo in partenza da Roma per Milano alle 21.30, via Parma-Spezia.

I due treni passerebbero invece per la linea Spezia-Genova-Novi.

><

Servizio economico sull'Adriatica.

Sappiamo che la Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali, stata officiata dal Ministero dei Lavori Pubblici ad attuare il servizio economico su talune linee da essa esercitate, che, per avere un prodotto medio chilometrico annuale di L. 10,000, a senso della Legge 9 giugno 1901, si trovano nelle condizioni volute dalla legge stessa, avrebbe osservato che, prima di estendere ulteriormente l'esperimento del servizio medesimo, anche limitato ai viaggiatori, bagagli e cani e biciclette, essa desidera di conoscere il risultato che sarà per dare l'esperimento che si sta facendo sulle tre linee sulle quali venne testè attivato un tale servizio.

><

Servizio economico sulle linee Foggia-Lucera e Foggia-Manfredonia.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha presentato all'approvazione governativa la proposta per l'istituzione sulle linee ad esercizio economico Foggia-Lucera e Foggia-Manfredonia di un servizio speciale per il trasporto in vettura senza sedili, da e per le stazioni e per determinate case cantoniere di ciascuna delle linee stesse, degli operai e braccianti che si recano la mattina ad accudire ai lavori nelle campagne, ritornando la sera alla loro residenza.

><

Le tariffe a zone sulle Ferrovie della Sicilia.

Come abbiamo accennato nel precedente numero del *Monitore*, parlando della proposta di tariffa a zone per le

Ferrovie della Sicilia, la Direzione Generale di quella rete ha adottato la ripartizione delle zone in traffico vicino ed in traffico lontano.

Nel traffico vicino essa ha compreso quello che si svolge alla distanza di non più di 15 chilometri dalla stazione di partenza.

Questo traffico è stato suddiviso in due zone, la prima da 1 a 10 chilometri, la seconda da 11 a 15, seguendo in ciò il sistema ungherese, che comprende anch'esso due zone pel traffico vicinale.

La zona sicula vicinale fino a 10 chilometri corrisponde alla distanza media fra le stazioni di quella rete, mentre l'altra zona da 11 a 15 risponde alla distanza media che attorno a grossi centri di popolazione abbraccia due stazioni successive.

Pel traffico lontano vennero adottate 12 zone: *una* di 5 chilometri (da 16 a 20), *tre* da 10 chilometri (21 a 30, 31 a 40, 41 a 50), *sei* da 25 chilometri (da 51 a 75, da 76 a 100, da 101 a 125, da 126 a 150, da 151 a 175, da 176 a 200), *una* di 50 chilometri (da 201 a 250) e l'*ultima*, pei percorsi oltre i 250 chilometri.

Per quanto riguarda i prezzi da assegnarsi alle zone, la prefata Direzione Generale ha cercato di favorire il più che era possibile il traffico vicino adottando prezzi assai bassi, e ciò sta per invogliare a viaggiare coloro che attualmente spesso vi rinunziano a causa del prezzo elevato non proporzionato alle piccole distanze, sia per attirare alla ferrovia coloro che si servono dei mezzi ordinari di trasporto, che costituiscono, a causa dei noli modestissimi, una forte concorrenza alla ferrovia, specie fra i grossi centri e le stazioni ad essi limitrofe.

Col progetto in questione verranno pure favorite efficacemente le zone delle grandi distanze, poichè scopo precipuo della riforma è quello di promuovere il traffico dei viaggiatori lontani, che finora può dirsi è mantenuto allo stato latente a causa della elevatezza dei prezzi e che conviene con mezzi adatti sviluppare quanto più è possibile, essendo fuor di dubbio che sono i viaggiatori a grandi distanze quelli che dànno un più forte margine di utile alla ferrovia.

In quanto alle percorrenze medie, quelle, cioè, fino a 10 chilometri, non si è creduto di adottare agevolazioni soverchie, poichè esse rappresentano la massa del traffico già acquisito, che non teme alcun danno di concorrenza, come non può essere suscettibile di maggiore apprezzabile incremento oltre quello naturalmente graduale.

Ad ogni modo, anche alle zone medie vennero applicati prezzi convenienti, che lasciano presso a poco la base di tariffa attuale all'inizio delle zone, avvantaggiando tutte le distanze intermedie fino all'estremo delle zone stesse.

Seguendo i criteri di sopra accennati, i prezzi stabiliti dalla Direzione Generale delle Ferrovie Sicule si discostano molto, anzi non tengono affatto conto, nella maggior parte dei casi, della tariffa attuale a prezzo intero, e si avvicinano invece a quella di andata e ritorno, di guisachè si può dire, che, eccetto per quelle poche stazioni che godono dei biglietti di andata e ritorno per corrispondenze limitate, viensi ad estendere la tariffa dei biglietti di andata e ritorno a tutte le stazioni della Rete, per la quasi totalità delle destinazioni, ciò che significa aver ribassato del 25 0|0 circa la tariffa normale, pur lasciando liberi i viaggiatori dal vincolo del ritorno nella stessa giornata.

I prezzi dei treni diretti furono stabiliti sistematicamente con l'aumento su quelli dei treni omnibus del 10 0|0 per la terza classe, del 20 0|0 per la seconda e del 30 0|0 per la prima, onde così i più favoriti siano le persone meno abbienti ed i più gravati coloro che vogliono viaggiare più rapidamente e più comodamente. Per rendere proporzionale alle riserve sociali l'esperimento che si intende di fare, si è dovuto anche tenere pei diretti un po' alti i prezzi delle zone del traffico a distanza fino a 50 km., attenuando quelli da 50 km. in poi. Nei prezzi oltre la zona di 100 km. si arriva ad una riduzione che supera il 25 0|0.

La prefata Società però ha dichiarato al Ministero dei Lavori Pubblici che l'esperimento che essa intende tentare, non potrà essere proficuo, se lo Stato non concorrerà a lenire i prezzi dei biglietti delle brevi percorrenze, esonerando cioè quelli uguali od inferiori a lire una, dalla tassa di bollo di L. 0.05, rifacendosi poi di questa perdita coll'aumentare di cent. 5 l'attuale tassa di bollo sui biglietti di prezzo superiore a L. 5, come si è fatto in Ungheria. La diminuzione di introiti dello Stato in confronto ai proventi attuali salirebbe ad una cifra poco significante, la quale verrebbe coperta dall'aumento del traffico viaggiatori a grandi distanze.

><

R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate.

Come è noto, col ritiro del comm. Vivaldi dall'Ufficio di Ispettore generale dell'esercizio, tale ufficio è stato affidato al comm. Ottolenghi, Ispettore Generale delle costruzioni. A coadiuvarlo ed a firmare in sua assenza, sono stati nominati due vice-ispettori generali nelle persone dei comm. Calvori e Rota Ispettori-superiori.

><

I prodotti delle Ferrovie italiane
dal 1° luglio 1901 al 31 maggio 1902.

Dal prospetto dei prodotti lordi approssimativi delle Strade Ferrate costituenti le Reti principali Mediterranea, Adriatica e Sicula e delle altre Ferrovie del Regno, compilato dal R. Ispettorato Generale dal 1° luglio 1901 al 31 maggio 1902, in confronto con quelli del corrispondente periodo dell'esercizio finanziario 1900-901, togliamo le cifre seguenti:

Rete Adriatica. — Per la *Rete principale* i prodotti ammontarono nel periodo suddetto a L. 115,554,165 contro L. 107,568,896 nel periodo corrispondente dell'esercizio 1900-901, con un aumento quindi di L. 7,985,669.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 31,777.504

Per la *Rete secondaria* L. 9,487,699 contro L. 8,733,029 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente, con un aumento quindi di L. 754,670.

Rete Mediterranea. — Per la *Rete principale* complessivamente, per il periodo suindicato, i prodotti ascesero a L. 137,038,836 contro L. 132,777,334 nel corrispondente periodo dell'esercizio 1900-901. Vi ha quindi un aumento di prodotto di L. 4,261,502.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 37,685,678.

Per la *Rete secondaria* L. 5,221,667 contro L. 5,146,446 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente e con un aumento di L. 75.261.

Rete Sicula. — Per la *Rete principale* i prodotti ammontarono nel periodo suindicato a L. 8,821,328 contro L. 8,737,203 nel periodo corrispondente dell'esercizio 1900-901, con un aumento quindi di L. 84,125.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 264,838.

Per la *Rete secondaria* L. 2,408,259 contro L. 2,343,111

nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente, con un aumento di L. 65,148.

Lo Stato complessivamente partecipa ai prodotti delle tre Reti secondarie nella somma di L. 15,331,233.

Da queste cifre risulta un maggior prodotto di lire 13,226,375 per le tre grandi Reti, principali e secondarie.

><

Per i trasporti di agrumi.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato proposta al Ministero dei Lavori Pubblici, anche a nome e per conto dell'Adriatica, perchè i ribassi accordati per i trasporti di agrumi, la cui validità scadrebbe col giorno 30 settembre p. v., vengano prorogati in via di esperimento per un altro anno.

><

Esposizione regionale agricola di Palermo.

Il Presidente della prima Esposizione agricola regionale in Palermo, visto il sempre crescente numero di viaggiatori alla Mostra Siciliana, ha determinato che la stessa resti aperta fino al 31 ottobre p. v.

Esso ha perciò fatto pratiche col Ministero dei Lavori Pubblici per ottenere che le Amministrazioni ferroviarie consentano la proroga fino all'epoca predetta delle facilitazioni ammesse a favore degli espositori e giurati e delle merci.

><

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde.

(Biglietti di abbonamento).

Siamo informati che, in conformità di quanto venne praticato sulle linee del Mediterraneo, dell'Adriatica e della Sicilia, la Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde è intenzionata di esperimentare sulla propria rete i biglietti di abbonamento speciale per le percorrenze, prezzi e validità seguenti:

Per tutta la rete:

	15 giorni	Un mese	Tre mesi
Prima classe.	L. 50	84 —	210 —
Seconda classe	» 35	59 —	147.50
Terza classe	» 25	147.50	105 —

Per le linee comprese fra Cagliari-Iglesias e Macomer e fra Macomer-Porto Torres e Golfo degli Aranci:

	Un mese	Tre mesi
Prima classe	L. 50	125 —
Seconda classe	» 35	87.50
Terza classe	» 25	62.50

Il provvedimento sottoposto all'esame del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, dovrebbe, se approvato, andare in attività entro il corrente mese.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Rifacimento di un deviatoio semplice in ferro modello *D* con altro in acciaio del primo tipo riformato in ciascuna delle stazioni di Sangone, None e Pescina, L. 2270.

Rifacimento con rotaie d'acciaio da metri 12 del primo tipo FF. CC. di metri 395.20 di binario modello *D* nella stazione di Torino Porta Susa, L. 3630.

Rifacimento di uno scambio semplice in ferro del modello *D* con altro in acciaio del primo tipo riformato ed il conseguente impianto di un tratto di m. 10.23 di binario corrente con rotaie d'acciaio da metri 12 del primo tipo FF. CC. nella stazione di Montanaro sulla linea Chivasso-Ivrea, L. 810.

Rifacimento di uno scambio semplice in ferro del modello *D* con altro d'acciaio del primo tipo riformato e conseguente rifacimento con rotaie d'acciaio da m. 12 del primo tipo FF. CC., di m. 7.62 di binario in ferro modello *D* nella stazione di Borgoticino, sulla linea Alessandria-Arona, L. 840.

Rifacimento con rotaie d'acciaio da m. 12 del primo tipo FF. CC. di m. 159.82 di binario in ferro modello *H* nella stazione di Oviglio, sulla linea Cavallermaggiore-Alessandria, L. 1480.

Rifacimento con rotaie d'acciaio da m. 12 del primo tipo FF. CC. di m. 326.91 di binario in ferro del modello *H* nella stazione di Santa Vittoria, sulla linea Cavallermaggiore-Alessandria, L. 3060.

Rifacimento con rotaie d'acciaio da m. 12 del modello *I* tipo FF. CC. di m. 178.04 di binario in ferro modello *D* nella stazione di Cavallermaggiore, L. 1670.

Rifacimento con rotaie d'acciaio da m. 12 del primo tipo FF. CC. di m. 213 di binario in ferro modello *D* e di quattro deviatoi semplici in ferro del modello stesso, con altrettanti in acciaio nella stazione di Mondovì, L. 4780.

Rifacimento con rotaie d'acciaio da m. 12 del primo tipo FF. CC. di m. 586.37 di binario in ferro modello *RD*, comprese le rotaie speciali per la intersezione retta nella stazione di Viareggio, L. 4860.

Acquisto ed impianto nel deposito locomotive di Rivarolo di un motore elettrico da 10 HP a corrente continua funzionante alla tensione di 220 volts, L 2563.87.

Rifacimento con rotaie d'acciaio da m. 12 del modello I tipo FF. CC. di m. 600 di binario in ferro del modello *D* nella stazione di Casale Monferrato, L. 4400.

Rifacimento di sei deviatoi semplici in ferro del modello *M* con altrettanti in acciaio del modello I tipo riformato nella stazione di Voghera, L. 4400.

Rifacimento di due deviatoi semplici in ferro del modello *D* con altrettanti in acciaio del modello I tipo riformato, nella stazione di Tortona, L. 1440.

Acquisto ed impianto nelle officine del deposito locomotive di Savona di un trapano verticale a colonna, di una limatrice orizzontale e di un ventilatore per due fuochi, sistemazione del macchinario esistente ed impianto del motore a vapore da 6 HP con annessa caldaia verticale attualmente nel deposito locomotive di Rivarolo Ligure, L. 7753.

Rifacimento con rotaie d'acciaio da m. 12 del I tipo FF. CC. di m. 987.06, oltre m. 10.40 di controguide, di binario in ferro modello *D* e di due deviatoi, uno semplice ed uno triplo dello stesso modello con altrettanti in acciaio del I tipo riformato nella stazione di Torino Porta Nuova, L. 11,040.

Rifacimento con rotaie d'acciaio da m. 12 del I tipo FF. CC. di m. 996.66 di binario in ferro modello 2 *F* nella stazione di Asti, L. 9100.

Rifacimento con rotaie di acciaio da m. 12 del I tipo FF. CC. di m. 1184.96 di binario in ferro del modello *D* nella stazione di Mortara, L. 11,230.

Rifacimento con rotaie d'acciaio da m. 12 del I tipo FF. CC. di m. 2395.80 di binario in ferro modello *D*, e di due deviatoi semplici in ferro dello stesso modello con altrettanti in acciaio del modello I tipo riformato nella stazione di Mortara, L. 23830.

Consolidamento della galleria di Mondovì fra i chilometri 24.925 e 25.258 della linea Cuneo-Mondovì, lire 60,300.

Rifacimento con rotaie d'acciaio da metri 12, I tipo FF. CC., di m. 1028 di binario in ferro modello D e

2 A I, e di quattro intersezioni ad angolo retto, nella stazione di Novara, L. 9950.

Rifacimento con rotaie d'acciaio da m. 12 del I tipo FF. CC. di m. 254.86 di binario in ferro, modello D, di tre deviatoi semplici in ferro del modello stesso con altrettanti d'acciaio del I tipo riformato e di un deviatoio triplo pure in ferro con altro d'acciaio del modello 2 nella stazione di Santhià, L. 6700.

Rifacimento con rotaie d'acciaio da m. 12 del I tipo FF. CC. di metri 341.15 di binario in ferro, modello D e di tre deviatoi semplici in ferro del modello stesso con altrettanti in acciaio del modello I tipo riformato nella stazione di Racconigi, L. 5350.

Rifacimento con rotaie da m. 12 del I tipo FF. CC. di m. 2028 di binario in ferro modello V5 fra i chilometri 208.449 e 220.477 fra le stazioni Roccastrada e Paganico sulla linea Asciano-Montepescali, L. 16,110.

Rifacimento con rotaie d'acciaio da m. 12 del I tipo FF. CC. di m. 677 di binario in ferro modello 2 e di un deviatoio semplice in ferro modello D con altro in acciaio del I tipo riformato nella stazione di Bra, lire 7040.

Rifacimento con rotaie d'acciaio da m. 12 del I tipo FF. CC. di m. 703 di binario in ferro del modello I e di tre deviatoi semplici in ferro dello stesso modello con altrettanti d'acciaio del modello I tipo riformato nella stazione di Gallarate, L. 9480.

Modificazione del meccanismo di arresto dei carrelli trasbordatori in servizio nella stazione centrale di Milano ad est della grande tettoia viaggiatori, L. 850.

Rete Adriatica:

Ampliamento del fabbricato delle Regie Poste nella stazione di Ancona, L. 16,000.

Primo risanamento e completamento della massicciata del binario dei treni dispari fra le stazioni di Lonato e Desenzano, dal km. 104.462 al km. 109.551 della linea Milano-Venezia, L. 25.800.

Acquisto di materiali metallici d'armamento occorrenti per impiantare il secondo binario fra le stazioni di Prato e di Pistoia, L. 325,000.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica:

Prolungamento dei marciapiedi nelle stazioni di Limito, Melzo, Cassano d'Adda, Treviglio, Romano di Lombardia, Calcio, Chiari e Rovato, per L. 13,800, di cui L. 10,000 per i lavori da appaltarsi.

Sistemazione del ponticello sul Rio Fossatone al chilometro 229.522 da Roma della linea Foligno-Terontola, per L. 19,700, di cui L. 16,000 per i lavori da appaltarsi.

Impianto del binario di corsa fra la terza e la quarta linea e del binario per deposito di veicoli, allacciato alla prima linea ed ai binari merci nella stazione di Terontola, per L. 17,400, oltre il valore del materiale metallico d'armamento.

Impianto di nuovi binari di deposito nella stazione di Dossobuono, per L. 8700, oltre il materiale metallico d'armamento.

Riduzione a quarta classe di 5 carrozze di terza da assegnarsi al trasporto dei contadini sulle linee Foggia-Lucera e Foggia-Manfredonia, L. 1350.

Completamento della scogliera a difesa di un tratto dell'argine destro a monte del ponte sul Po a Mezzanacorti, per L. 40,000.

Sistemazione del servizio di presa d'acqua al deposito locomotive di Livorno S. Marco, per L. 2000.

Impianto del servizio merci a piccola velocità ed ampliamento del fabbricato viaggiatori nella stazione di Mozzecane, per L. 68,400, di cui L. 35,000 per i lavori da appaltarsi.

Rete Mediterranea:

Consolidamento del viadotto di S. Nicola al chilometro 304.070 fra le stazioni di Briatico e di Parghelia, per L. 4000.

Riparazione dei danni causati ai sottovia ai chilometri 3.968, 4.348, 4 570 e 4.738 della linea Trofarello-Cuneo, in seguito a straripamenti del torrente Bauna, per L. 3720.

Opere definitive di ripristino e consolidamento e difesa del ponte sul fiume Mellea al km. 34.963 della linea Trofarello-Cuneo, per L. 54,500.

Rimozione delle armature delle arcate dei viadotti Cevetta e Bovina, adiacenti alla seconda pila verso Ormea della linea Ceva-Ormea, per L. 3250.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Gara aggiudicata).

Presso la Direzione Generale della Rete Adriatica ha avuto luogo la gara per l'appalto dei lavori d'ampliamento di 21 case cantoniere sulla linea Sondrio-Chiavenna.

Delle 9 Ditte ammesse alla gara, 3 soltanto hanno presentato offerta, e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta ing. Giulio Amigoni, col ribasso del 16 0[0.

><

Sentenze di Cassazione e di Corte d'Appello.

La Corte d'Appello di Firenze, in materia di *elettricità*, ha emesso sentenza per la quale il consenso del Prefetto o del Ministero per il collocamento degli impianti elettrici è solo necessario per attraversare strade pubbliche, ferrovie, fiumi, torrenti, canali, linee telegrafiche o telefoniche di pubblico servizio, o monumenti pubblici. In ogni altro caso basta la notifica preventiva alle stesse Autorità, le quali pertanto non sono chiamate a concedere il diritto all'imposizione della servitù contro i diritti di proprietà privata. Se tale concessione fosse accordata, il precedente concessionario avrebbe diritto di impugnarla.

— La Cassazione di Firenze ha recentemente emessa la seguente sentenza in materia di *ferrovie:* « Per le Amministrazioni ferroviarie la tassa di esercizio è inapplicabile alle singole distinte stazioni; l'industria ferroviaria può essere invece assoggettata a tassazione nel luogo in cui l'Amministrazione ha la sua sede ».

— La Cassazione di Roma in materia di *servitù di passaggio pubblico*, a sezioni unite, ha emessa la seguente sentenza: « Spetta esclusivamente all'Autorità giudiziaria conoscere della controversia sórta fra privati sulla esistenza o meno di una servitù di pubblico passaggio sopra un tratto di suolo di proprietà privata, ancorchè si tratti di una pretesa strada vicinale ».

— In materia di *infortuni sul lavoro*, la Cassazione di Torino, ha sentenziato quanto segue: « La legge 17 marzo 1898, sugli infortuni del lavoro, ha lasciata impregiudicata la responsabilità civile nel caso di dolo o di colpa. Gli interessi sulla indennità liquidata per causa d'infortunio decorrono dall'avvenimento di questo, salvo che la liquidazione sia stata ritardata per le esagerate pretese del danneggiato ».

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, di accordo cogli altri Ministri interessati, ha dato la sua approvazione alle seguenti proposte delle Amministrazioni ferroviarie relative a concessioni speciali di tariffe:

1) proposta della Mediterranea per la quale la concessione accordata alla Ditta Pirillo Antonio per trasporto di olio d'oliva in fusti a vagone completo. è rinnovata per un anno, decorrente dal 1° luglio, verso impegno di un quantitativo minimo di tonn. 50. I trasporti potranno anche effettuarsi da stazioni non ammesse a fruire dei prezzi ridotti, appoggiando gli invii a quelle comprese nella concessione;

2) proposta della Mediterranea di rinnovare per un altro anno, decorrente dal 1° luglio, della concessione accordata alla Società Anonima Fornaci alle Sieri, per trasporto di laterizi da Minturno a varie località Mediterranee;

3) proposta dell'Adriatica riguardante la rinnovazione per un altro anno, della concessione accordata alla Ditta Fratelli Galligani di Pracchia per trasporti di acqua potabile in partenza dalla stazione di Pracchia, ammettendo al beneficio concessionale anche i trasporti in destinazione di stazioni della regione Veneta, verso aumento di un quantitativo d'impegno da 1200 a 1800 quintali;

4) proposta della Mediterranea per concessione alla Ditta Anacleto Cirla, di effettuare a carro completo i suoi trasporti di pietre greggie o grossolanamente lavorate da Domodossola, Villadossola, Vogogna e Gravellona Toce a Milano P. T., P. S. e P. R., coll'abbuono del 10 0[0 sui normali prezzi di tariffa, fermo l'integrale diritto fisso, verso impegno di trasportare in un anno, decorrente dal 1° luglio, un quantitativo minimo di 600 tonn.;

5) proposta dell'Adriatica per concessione alla Ditta Schenker e Comp., di trasportare circa 140 vagoni completi di pietre lavorate a scalpello piano ed alla martellina da Milano alla Russia, via Peri, colla applicazione della tariffa speciale n. 121; serie H, anche per i pezzi di peso indivisibile di oltre 5 fino a 10 tonn.;

6) proposta della Mediterranea per la quale la concessione accordata alla Ditta L. Turin e Comp., per trasporto di caolino feldspato, ecc., da Barge, da Luserna San Giovanni e da Bibiana a Bergamo, Cremona, Venezia, ecc., è rinnovata per tutto l'anno 1902, ferme restando le stesse condizioni, comprendendo fra le località di destinazione anche quella di Udine, sostituendo Mantova a Vicenza ed ammettendo a formare il quantitativo minimo di 340 tonn. oltre gli invii diretti a Venezia, anche quelli per Ancona, Marano ed Udine;

7) proposta dell'Adriatica per concessione alla Ditta Francesco Parisi, di trasportare da Venezia a Pordenone, entro un anno, non meno di tonn. 600 di macchine industriali del peso non superiore a 5000 chilogrammi per collo, caricando almeno 6000 kg. nei carri di portata da 8 tonn., e proporzionalmente sui vagoni di portata superiore, colla riduzione di L. 1.50 per tonn. sui prezzi della tariffa normale;

8) proposta della Mediterranea per rinnovazione della concessione accordata alla Ditta Rossari e Macario per trasporto di bozzoli morti, doppi di scarto, sfarfallati, ecc., da Milano per qualsiasi località della Francia, via Modane, per la durata di un anno ed alle stesse condizioni della concessione precedente.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Alessandria-Ovada. — Fu mandata al Consiglio di Stato, per averne il parere, la domanda della città di Alessandria per la concessione, col massimo del sussidio, della ferrovia da Alessandria ad Ovada.

Ferrovia Terni Todi-Perugia. — Si dà come concordato definitivamente il progetto della ferrovia Terni-Todi-Perugia-Umbertide, che, a quanto sembra, sarà a trazione elettrica. La forza motrice si attingerà dal Nera, presso Narni, ed anche dal Tevere, presso il villaggio di Pontecuti.

Ferrovia elettrica della Versilia. — La Commissione esecutiva regionale, costituita a Serravezza per l'attuazione del progetto della ferrovia attraverso la Versilia, ha ottenuto l'adesione della Società elettrotecnica svizzera « Maschinen Fabrik Oerlikon », che ha accettato di assumere l'esecuzione della linea.

La Commissione è ora dietro a sollecitare il concorso dei comuni di Pietrasanta, Serravezza e Stazzema per promuovere l'approvazione ed il sussidio dello Stato.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1901 al 30 giugno 1902.* — Nella decade dal 21 al 30 giugno 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 4,530,645.02, con un aumento di L. 486,243.23 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1901 al 30 giugno 1902 si ragguaglia a L. 154,249,071.28, presentando un aumento di L. 5,037,561 94 in confronto dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 30 giugno 1902.* — Nella decade 21-30 giugno 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 3,746,672.18, con un aumento di lire 408,145.96 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 30 giugno 1902 si ragguaglia a L. 62,198,989.24, e presenta un aumento di lire 4,458,993.97 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Per il riscatto della ferrovia Giura-Sempione.* — Il Consiglio federale ha fissato un termine ai Cantoni interessati nel riscatto della ferrovia Giura-Sempione, spirante il 15 agosto prossimo, per pronunziarsi definitivamente sull'accettazione o il rifiuto dell'accordo conchiuso fra la Direzione della Giura-Sempione ed il Consiglio federale circa il riscatto della rete di questa Compagnia. Finora si sono dichiarati pronti ad accettare le condizioni fissate in questo accordo i Cantoni di Berna, Vaud e Neuchâtel. Invece i Cantoni di Friborgo, Vallese e Ginevra non hanno ancora risposto definitivamente.

A proposito poi di questo riscatto, la *Nuova Gazzetta di Zurigo* pubblica un articolo esprimente la sua sorpresa che il Consiglio federale comprometta il riscatto all'amichevole della rete del Giura-Sempione, attenendosi assolutamente alla sua offerta di 104 milioni e non facendo alcuna concessione sui 111 milioni reclamati dalla Compagnia. Lo stesso giornale ricorda che nella discussione per il riscatto della Nord-Est, il signor consigliere federale Zemp riconobbe che un aumento di 7 milioni era stato concesso dalla Confe-

derazione, ma che valeva meglio far questo sacrificio che affrontare un lungo e difficile processo.

— *Ferrovia del Pilato.* — Durante il passato mese di giugno, questa ferrovia alpina trasportò 4773 passeggieri, contro 5,510 nel mese corrispondente del 1901, realizzando un introito complessivo di fr. 6,796,90, contro fr. 6,218.08.

— *Ferrovia del S. Bernardino.* — L'ing. April si è rivolto al Consiglio di Stato ed alla Municipalità di Bellinzona sollecitando il loro appoggio per continuare gli studi per un suo progetto di ferrovia S. Bernardino-Greina-Spluga, il quale, secondo il suo autore, avrebbe il vantaggio di conciliare le aspirazioni della Svizzera orientale per lo Spluga cogli interessi del Cantone Ticino, della Mesolcina e della Ferrovia del Gottardo.

Ferrovie Francesi. — *Nuova linea.* — È stata aperta al servizio viaggiatori la sezione compresa fra Léziguan e Thézan della linea economica da Lénizan a Lanouvelle, di 20 chilometri circa.

La lunghezza totale della linea è di 50 chilometri.

Ferrovia elettrica Bruxelles-Anversa. — Annunziasi che fu presentata al Governo belga una nuova domanda di concessione della linea elettrica Bruxelles-Anversa. Essa emana dalla Società Cockerill e comporterebbe l'impiego del sistema aereo Langen, già impiegato in Germania fra Barmen e Elberfeld, che, come è noto, è costituito essenzialmente da un cavo aereo, sotto il quale circolano, sospese, le vetture.

Secondo il progetto, la nuova linea partirebbe da Anversa-Est, sopra la stazione, donde seguirebbe la nuova diga del canale marittimo per giungere a Schaerbeck. Il primo termine sarebbe a Bruxelles, presso la Borsa.

Sulla ferrovia Barmen-Elberfeld si raggiunge una velocità di 60 chilometri all'ora, a causa delle curve numerose, ma sulla Bruxelles-Anversa l'autore del progetto crede potrebbesi superare i 100 chilometri.

Ferrovie dell'Abissinia. — *La ferrovia Gibuti-Harrar.* — Di notizie pervenute dal Governo dell'Eritrea, risulta che il personale addetto ai lavori del tronco ancora in costruzione della ferrovia Gibuti-Harrar è più che sufficiente.

La ferrovia è già in esercizio fino ad Agdalia, ed oltre questo limite si è costruito un piano stradale provvisorio, sul quale è posato l'armamento. Vi rimane occupata una sola squadra di operai, che bastano per terminare le opere.

Notizie Diverse

L'ufficio del lavoro. — Con la pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* è promulgata la legge con la quale è istituito, presso il Ministero di Agricoltura e Commercio, un Ufficio del lavoro con lo scopo:

a) Di raccogliere, coordinare e pubblicare notizie ed informazioni relative al lavoro nel Regno e nei paesi esteri dove a preferenza si dirige l'emigrazione, principalmente per quanto riguarda le condizioni e lo svolgimento della produzione nazionale; l'ordinamento e la rimunerazione del lavoro; i rapporti di questo col capitale; il numero e le condizioni degli operai, anche nei riguardi della disoccupazione; gli scioperi, le loro cause ed i loro risultati; il numero, le cause e le conseguenze degl'infortunii degli operai; gli effetti delle leggi che più specialmente interesisano il lavoro e le condizioni comparate del lavoro in Italia ed all'estero;

b) Di seguire e far conoscere lo svolgimento della legislazione e dei provvedimenti di carattere sociale all'estero come pure di concorrere allo studio delle riforme da introdursi nella legislazione sul lavoro in Italia;

c) Di compiere tutti gli studi e le ricerche, che nelle materie indicate, fossero ordinati dal Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio, di propria iniziativa, ovvero in seguito a voti o proposte del Consiglio superiore del lavoro.

Le disposizioni di questa legge sono entrate in vigore col 1° luglio corrente.

Nuovo ponte sul Trebbia. — Il giorno 3 corr. si è fatta la prova ufficiale del nuovo ponte sul Trebbia.

Il lavoro preliminare dello spostamento dei 180 metri di binario in curva (90 verso S. Nicolò e 90 verso Piacenza) per congiungere la vecchia alla nuova linea, incominciato verso le 14.30, era finito un'ora dopo (in quel frattempo non passano treni) senza alcun inconveniente.

Poi una grossa locomotiva, guidata dall'ing. Rocca-Rej, capo-stazione, e montata dal personale superiore dell'Amministrazione ferroviaria, attraversò tre volte terrapieni e ponte, prima adagio, poi aumentando sempre di velocità. Il ponte ed i terrapieni corrisposero pienamente ad ogni aspettativa.

Restava ad operarsi il passaggio di un treno completo sul ponte.

Sono le 17.20. Dalla parte di S. Nicolò il fischio di una vaporiera segnala la partenza del treno. Un pennacchio di fumo indica che la macchina si avanza, e presto essa appare nera e sbuffante, trascinandosi dietro una lunga fila di carri. Giunta al nuovo terrapieno, rallenta la corsa, poi il treno maestoso ed imponente passa sul ponte e si dirige, aumentando la velocità una volta oltrepassatolo, verso Piacenza. Fu quello un momento solenne e di ansia per tutti i presenti, cambiatosi in una soddisfazione generale appena che si vide che la prova era stata superata felicemente.

Sul treno eranvi molte contadine ritornanti dalla mondatura dei risi, le quali ridevano e scherzavano, magari ignare che per le prime passavano sul ponte.

Forse in causa del gran caldo e dell'ora non precisa, poca gente assisteva al passaggio del treno, e sì che la prova di un nuovo e così lungo ponte riesciva un fatto importantissimo e che non succede tutti i giorni.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Lavori e Forniture per Ferrovie.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Adunanza del Comitato d'Amministrazione, 11 luglio). — Colla Ditta Fratelli Viganò, di Milano, per completamento e chiusura delle tettoie Rialzo Veicoli di Milano Porta Romana;

Colla Società Nazionale delle Officine di Savigliano per fornitura di 86 scambi semplici e di 5 scambi tripli;

Colla Ditta Biagi Alfonso e Chiocci Polinice per opere occorrenti per riattivare l'esercizio fra Chiatona e Ginosa, dopo la piena del torrente Lenne lungo la Taranto Reggio;

Colla Società Siderurgica di Savona per fornitura di 19,000 stecche a corniera in acciaio per armamento;

Colle Ferriere di Voltri per fornitura di 9000 piastre speciali di giunzione in ferro omogeneo per armamento;

Colla Società Anonima delle Ferriere Italiane di San Giovanni Valdarno per fornitura di 113,000 piastre ordinarie intermedie in ferro omogeneo per armamento;

Colla Ditta Barrera Gesualdo per ampliamento del servizio merci P. V. a Reggio Cal. Centrale;

Colla Ditta Edoardo Suffert e C., di Milano, per fornitura di 300 fusti in lamiera di ferro omogeneo della capacità di 300 litri;

Colla Ditta Gnutti Battista e Fratelli, di Lumezzane, per fornitura di 100.000 viere di acciaio per tubi bollitori;

Colla Ditta Giorgio Niccolini e C., di Firenze, per fornitura di 100 copertoni spalmati per carri da merce;

Colla Ditta Rossio Carlo, di Milano, per fornitura di 2000 corbe di giunco per carbone.

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Caltagirone (Catania) (15 luglio ore 12, def.). — Appalto dei lavori per la costruzione di arcate ed altre opere in quel cimitero comunale, per L. 100,166.19, provv. agg. col ribasso del 2 0[0 e cioè per L. 98,165.81 e quindi in grado di ventes. per L. 93,257.52. Consegna lavori un anno. Dep. provv. L. 5000. Dep. spese L. 2000. Cauz. L. 10,000.

Direzione Generale R. Arsenale del primo Dipartimento Marittimo di Spezia, Napoli e Venezia (21 luglio, ore 12, miglioramento di ventesimo). — Appalto della fornitura di legnami diversi e oggetti di legno semigreggio, provvisoriamente aggiudicato col ribasso dell' 11.67 per cento su complessive lire 52,922.35, e quindi per L. 52,512.50. Cauzione provv. L. 5300.

Prefettura di Avellino (24 luglio, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori di sistemazione del tratto della strada da Grottaminarda al ponte Ufisa e parziali restauri al ponte Palombara lungo il quarto tronco della strada nazionale n. 54, denominata delle Puglie, da Porta di Ferro al miglio 61, per L. 13,000, di cui L. 11,676.37 a base d'asta. Cauz. provv. L. 500. Ultimazione lavori quattro mesi. Documenti 14 luglio.

Prefettura di Brescia (26 luglio, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori di ricostruzione di un ponte in ferro sul torrente Val Gravagna, nell'abitato di Cedegolo, nel comune di Grevo, lungo il tronco da Breno ad Edolo, della strada nazionale n. 17, per complessive L. 17,000, delle quali L. 14,255.38 a base d'asta e L. 2744.62 a disposizione. Cauz. provv. L. 700. Ultimazione lavori 90 giorni. Documenti 16 luglio, ore 16.

Direzione Artiglieria di Spezia, Napoli e Venezia (28 luglio, ore 11). — Appalto della fornitura di lamiere e verghe profilate di ferro omogeneo zincate e verghe trafilate di ferro non zincate, per L. 29,018.87. Cauzione L. 2902 in tesoreria, fatali 19 agosto, ore 12.

Municipio di Messina (29 luglio). — Appalto dei lavori di costruzione della traversa interna del comune di San Piero Patti, per L. 26,600.

Direzione Genio Militare di Venezia (29 luglio, ore 9, defin.). — Appalto dei lavori di mantenimento degli immobili destinati ad uso militare nella piazza di Venezia ed estuario, escluso il territorio amministrativo di Chioggia, dal 1° luglio 1902 al 30 giugno 1905, per complessive L. 144,000, e cioè per annue L. 14,400. Documenti 26 luglio. Cauz. spese L. 4000.

Prefettura di Firenze (29 luglio, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori di sistemazione a difesa della strada nazionale n. 40 pel tratto di Costa rocciosa disgregata a monte della strada stessa, fra i chilometri 33 e 34 da Pistoia, nella località denominata Muraglione, del Cheli, per L. 11,638.18. Consegna lavori tre mesi. Docum. 19 luglio. Cauz. provv. L. 600.

— (30 luglio, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione di un muro a salvaripa di congiungimento fra i due muri esistenti nel fiume Lima, fra il Molino di Tistino e Fogna Tonda, lungo la strada nazionale n. 40, per L. 8895.66. Consegna lavori tre mesi. Cauzione provvisoria L. 1000. Docum. 19 luglio.

Prefettura di Forlì (2 agosto, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori per la ricostruzione di metri 48 di banchina murata in sostituzione di altra deperita lungo la sponda sinistra del porto-canale di Rimini, per L. 23,170.57. Consegna lavori 160 giorni. Docum. 23 luglio. Cauz. provv. L. 1700.

Prefettura di Cuneo (2 agosto, ore 10, unico definitivo). — Appalto di tutti i lavori e provviste occorrenti alla rettificazione del tronco della strada nazionale n. 31, compreso fra m. 118, oltre l'asse della strada del forno pubblico di Gaiola e l'uscita dell'abitato di Maiola, in provincia di Cuneo, di m. 2705.18, per complessive L. 170,858.45. Documenti 25 luglio. Cauzione provvisoria L. 8000.

Prefettura di Firenze (4 agosto, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione di un muro di sponda lungo il fiume Lima e di sistemazione della Costa soprastante a difesa della strada nazionale n. 40 presso il chilometro 35 da Pistoia, per lire 21,666.82. Consegna lavori 6 mesi. Documenti 24 luglio. Cauzione provvisoria L. 1000.

Prefettura di Torino (5 agosto, ore 11, miglioramento di ventesimo). — Appalto dei lavori di costruzione di un corpo di fabbrica per trentanove celle di segregazione e relativi corridoi, ballatoi e cortili di passeggio ed ampliamento dell'Istituto di correzione paterna « La Generala », in territorio di Torino, provvisoriamente aggiudicato per L. 49,219, col ribasso, cioè, del 17 0[0. Documenti 25 luglio. Consegna 180 giorni.

Prefettura di Cosenza (6 agosto, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti alla bonifica della Macchia della Tavola nella valle a sinistra del fiume Crati, fra il torrente Cocchiato ed il Valloncello Gattaragiata, presso la stazione ferroviaria di Torano-Lattarico, e di completamento e ripristino delle opere di bonifica esistenti fra la Pietra delle Lavandaie ed il torrente suddetto, in provincia di Cosenza, per complessive L. 870,450. Docum. 28 luglio. Cauz. provv. L. 51,000.

Prefettura di Reggio Calabria (6 agosto, ore 10, unico defin.). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti all'arginazione e prosciugamento della bonifica della Piana di Rosarno (primo lotto) sulla sinistra del fiume Mosina e dei suoi influenti Metramo e Vacale, in provincia di Reggio Calabria, per complessive L. 129,000. Docum. 29 luglio. Cauz. provv. L. 6500.

Sottodirezione Autonoma del Genio Militare di Maddalena — Sassari (11 agosto, ore 10, definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione di magazzini nella località di Cala Chiesa presso l'abitato di Maddalena (Isola), per L. 102,000. Consegna lavori 300 giorni. Docum. 8 agosto. Cauz. L. 10,200.

Forniture diverse.

Aste.

R. Manifattura Tabacchi di Roma (19 luglio, ore 10, definitiva). — Fornitura di combustibili da consegnarsi a detta Manifattura, e cioè: carbone coke inglese tonnellate 4 a L. 66, lire 264; carbone antracite tonnellate 140 a L. 65, L. 9100; carbone fossile Cardiff tonnellate 14 a L. 50, L. 700; totale L. 10,064. Cauzione provvisoria L. 1000.

Direzione generale R. Arsenali di Spezia, Napoli e Taranto (22 luglio, ore 11). — Provvista ai tre Dipartimenti ed al R. Arsenale di Taranto di materie grasse, per complessive L. 38,896. Cauz. provv. L. 3890. Dep. spese L. 1100.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Luglio 5	Luglio 12
Azioni Ferrovie Biella	L. 536	536
» » Mediterranee	» 432	430
» » Meridionali	» 633.50	635.25
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	» 388	388
» » » (2ª »)	» 370	370
» » Secondarie Sarde	» 226	226
» » Sicule.	» 654	654
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.* . .	» 337.25	336.75
» » Cuneo 3 0[0	» 357	357
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1[2 % . . .	» 100	100
» » Mediterranee 4 0[0 . .	» 502.50	503
» » Meridionali.	» 334	334
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 322.50	322.50
» » » 2ª emiss. »	313.50	313.50
» » Sarde, serie *A*.	» 335	335.50
» » » serie *B*.	» 335	335.50
» » » 1879	» 335	335.50
» » Savona	» 356	356
» » Secondarie Sarde . . .	» 501	502.25
» » Sicule 40[0 oro.	» 521	511
» » Tirreno	» 502	502
» » Vittorio Emanuele . . .	» 362.50	362.50

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1901-1902. — *Dal 21 al 30 Giugno 1902. — 36ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4760	4726	+ 34	1028	1033	— 5
Media	4760	4729	+ 31	1018	1030	— 12
Viaggiatori	1,644,088.35	1,510,341.48	+ 133,746.87	77,650.42	71,271.48	+ 6,378.94
Bagagli e cani	69,393.02	65,235.80	+ 4,157.22	1,604.55	1,505.53	+ 99.02
Merci a G.V. e P.V. acc.	433,867.15	379,387.87	+ 54,479.28	12,682 00	11,080.38	+ 1,601.62
Merci a P. V.	2,199,705.15	1,924,898.51	+ 274,806.64	91,654.38	80,680.74	+ 10,973.64
TOTALE	4,347,053.67	3,879,863.66	+ 467,190.01	183,591.35	164,538.13	+ 19,053.22
Prodotti *dal 1° Luglio 1901 al 30 Giugno 1902.*						
Viaggiatori	56,280,101.46	55,862,893.63	+ 417,207.83	2,375,240.96	2,374,198.22	+ 1,042.74
Bagagli e cani	2,853,733.14	2,870,653.95	— 16,920 81	59,096.15	60,714 52	— 1,618.37
Merci a G.V. e P. V. acc.	14,362,210.38	13,771,139 23	+ 591,071.10	482,885.94	459,966.18	+ 22,919.76
Merci a P. V.	74,953,712.46	71,096,841.90	+ 3,856,870.56	2,882,090.84	2,715,101.71	+ 166,989.18
TOTALE	148,449,757.39	143,601,528.71	+ 4,848,228.68	5,799,313.89	5,609,980.63	+ 189,333.26
Prodotto per chilometro.						
della decade	913.25	820 96	+ 92.29	178.59	159.28	+ 19.31
riassuntivo	31,186.92	30,366.15	+ 820.77	5,696.77	5,446.58	+ 250.19

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolat per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE
STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

AVVISO D'ASTA.

A partire dal giorno 14 andante, incominciando dalle ore 9 fino alle 11 1/2 e dalle 14 alle 17, verranno, presso la Stazione di Pisa Centrale, poste in vendita al miglior offerente, a termini delle vigenti Tariffe e Condizioni, le merci giacenti ed abbandonate e gli oggetti rinvenuti nelle vetture, sale e pertinenze della ferrovia, non reclamati nel termine legale.

Le merci e gli oggetti di maggior valore saranno visibili, nelle ore e nei locali predetti, nei giorni 11 e 12 luglio corrente.

1° Le armi proprie non potranno essere vendute che a chi è munito della licenza rilasciata dall'Autorità di pubblica sicurezza del circondario, di vendere o fabbricare le armi stesse, o della licenza rilasciata dalla stessa Autorità di fare raccolta di armi proprie a fine di commercio o di industria, o della licenza, quando si tratta di vendita di singole armi, di portare armi lunghe da fuoco. (*Art. 12 e 15 Legge di pubblica sicurezza*).

2° Le armi insidiose non potranno essere vendute che a chi è munito della licenza rilasciata dall'Autorità di pubblica sicurezza del circondario, di vendere o fabbricare le armi stesse, o della licenza del Prefetto di portare la rivoltella, o la pistola di qualunque misura, o il bastone animato la cui lama non abbia lunghezza inferiore a 65 cm., e in quest'ultimo caso l'acquisto non potrà farsi che per le specie d'arma di cui si ha la licenza, e per acquisto di singole armi. (*Art. 12 e 16 Legge di pubblica sicurezza*).

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (2) 1a classe	Londra (2) 2a classe	Parigi (3) 1a classe	Parigi (3) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Londra (4) validità	Parigi (5) 1a classe	Parigi (5) 2a classe	Parigi (5) validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne) .	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI		1a e 2a classe		1a,2a,3a classe	1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a, 2a e 3a classe		Treno lusso PENINSULAR-EXPRESS part. da Londra il venerdì
					(*)		(***)		(1)
Londres Ch.-Cross	Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . .	—	—			11 — a.		—		—
Douvres.	—	11 05 a.			1 — p.		11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.)	Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (*Buffet*)	Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
		(F) W.R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese)	Par.	1 15 p.	1 30 p.		3 — p.		1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (*Buffet*)	Par.		1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries	Arr.						2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries	Par.						2 31 a.		
Folkestone . . .	Par.			11 50 a.		4 10 p.			
Boulogne (*Buffet*) Maritime o. E. oc.	Arr.			1 30 p.		5 50 p.			
Boulogne Maritime ora fr.	Arr.			1 34 p.		5 54 p.			
						(F) W.R.			
Boulogne Maritime ora fr.	Par.			2 10 p.		6 17 p.			
Boulogne Central	Arr.		2 12 p.	2 15 p.		6 22 p.			
Boulogne Central	Par.		2 25 p.			6 25 p.			
Amiens (*Buffet*) .	Arr.		4 12 p.		5 16 p.	—	4 04 a.		3 — a.
Amiens (*Buffet*) .	Par.		4 17 p.		5 21 p.	—	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (*Buffet-Hôtel*)	Arr.	4 45 p.	6 05 p.		6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		
Paris-Nord (*Buffet-Hôtel*)	Par.	—	6 33 p.		7 58 p.	9 21 p.	7 03 a.		Per la grande cintura
Paris-PLM (*Buff.*)	Arr.	—	7 16 p.		8 42 p.	10 01 p.	7 43 a.		
Paris-PLM (*Buff.*)		1a 2a cl. (L)	W. L. 1 2a (H)		1a 2a cl.	1a 2a cl.	(M)	(N)	
Paris-PLM (*Buff.*)	Par.	7 10 p.	8 50 p.	9 35 p.	10 20 p.	10 30 p.	9 20 a.	2 — p.	
Dijon	Arr.	12 18 p.	1 31 a.	2 16 a.	2 48 a.	3 40 a.	2 17 p.	7 08 p.	9 35 a.
Evian	—	1 14 p.	8 27 a.	—	—	1 14 p.	10 48 p.	—	—
Genève	—	10 45 a.	—	7 51 a.	—	11 16 a.	7 33 p.	—	—
Chamonix	—	6 21 p.	10 49 a.	—	—	6 21 p.	—	—	—
Aix-les-Bains	—	9 05 a.	6 12 a.	—	7 01 a.	10 19 a.	7 01 p.	12 23 a.	1 46 p.
Chambéry	—	9 37 a.	6 41 a.	—	7 25 a.	10 55 a.	7 35 p.	12 47 a.	2 06 p.
Modane	—	1 46 p.	—	—	10 02 a.	8 04 p.	—	3 34 a.	4 51 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . .	Arr.	18 55	—	—	14 22	4 55	—	8 20 a.	21 16
Torino	Par.	20 —	—	—	14 50	6 45	—	8 45	Sleeping-cars con Dining-car
Novara	Arr.	21 56	—	—	16 47	9 14	—	10 55	
Milano	Arr.	23 05	—	—	17 45	10 15	—	12 6	
Venezia	Arr.	—	—	—	23 30	—	—	18 45	
Torino.	Par.	20 05	—	—	15 —	5 25	—	8 40	
Genova	Arr.	23 20	—	—	18 25	8 45	—	12 —	
San-Remo. . .	—	5 45	—	—	23 33	—	—	16 44	
Pisa.	—	3 20	—	—	23 25	12 35	—	17 —	
Firenze	—	7 15	—	—	1 20	17 28	—	19 15	
Livorno. . . .	—	5 36	—	—	0 7	15 5	—	18 —	
Roma	—	10 10	—	—	7 —	19 15	—	23 48	
Napoli	—	18 35	—	—	13 36	0 35	—	7 —	
Brindisi	—	—	—	—	8 16	—	—	18 7	
Torino.	Par.	20 05	—	—	—	—	—	8 40	21 30
Alessandria	Arr.	21 32	—	—	—	—	—	10 13	22 59
Bologna	—	2 31	—	—	—	—	—	14 50	3 01
Ancona	—	7 13	—	—	—	—	—	23 —	6 40
Brindisi. . . .	—	21 48	—	—	—	—	—	10 59	17 20
Firenze	—	6 34	—	—	—	—	—	18 3	
Roma	—	13 10	—	—	—	—	—	23 25	Arrivo a Brindisi la domenica
Napoli.	Arr.	18 35	—	—	—	—	—	7 —	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI		1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . .	Par.	8 50	—	—	15 5	Lusso	—	—
Roma	—	14 30	—	—	23 10	—	—	—
Firenze	—	21 10	—	—	6 10	—	—	—
Brindisi	—	7 —	—	—	17 33	—	—	—
Ancona	—	20 25	—	—	5 35	—	—	—
Bologna.	—	1 35	—	—	10 30	—	10 30	—
Alessandria	—	7 15	—	14 20	17 10	—	21 55	—
Torino.	Arr.	9 2	—	16 05	19 10	—	23 35	—
Brindisi.	Par.	—	—	18 35	—	—	9 42	—
Napoli.	—	8 50	—	15 50	—	—	23 15	—
Roma	—	14 50	—	21 —	—	14 20	8 15	—
Livorno	—	21 6	—	2 —	8 30	19 25	13 15	—
Firenze	—	19 35	—	21 5	7 15	17 30	12 10	—
Pisa.	—	23 15	—	3 5	9 8	20 45	15 —	—
San Remo . . .	—	18 32	—	1 45	8 9	—	14 15	—
Genova	—	3 5	—	7 5	14 55	0 35	20 —	—
Torino.	Arr.	7 —	—	10 25	19 10	4 50	23 35	—
Venezia	Par.	—	—	—	8 45	—	14 —	—
Milano	Par.	—	—	7 5	16 —	—	20 15	—
Novara	—	—	—	8 7	17 1	—	21 15	—
Torino.	Arr.	—	—	10 20	19 5	—	23 10	—
		(D)						
Torino.	Par.	7 45	—	13 30	19 30	—	—	24 —
Modane (ora franc.) .	—	11 40 a.	—	5 45 p.	10 22 p.	—	—	3 20 a.
Chambéry	—	3 8 p.	—	9 15 p.	12 36 a.	—	6 46 a.	5 57 a.
Aix-les-Bains	—	3 43 p.	—	9 47 p.	12 59 a.	—	7 18 a.	6 20 a.
Chamonix	—	7 40 a.	—	4 20 p.	—	—	—	—
Evian	—	12 37 p.	—	7 22 p.	—	—	4 8 a.	—
Genève	—	1 50 p.	—	7 35 p.	9 28 p.	—	5 55 a.	3 27 a.
		1a cl.						
Dijon	—	11 37 p.	—	2 39 a.	5 22 a.	—	1 25 p.	11 33 p.
Paris-PLM (*Buff.*)	Arr.	5 — a.	—	7 23 a.	9 41 a.	—	6 21 p.	5 15 p.
Paris-PLM (*Buff.*)	Par.	7 11 a.		—	10 19 a.	—	6 50 p.	
Paris-Nord (*Buffet-Hôtel*)	Arr.	7 52 a.		—	11 4 a.	—	7 42 p.	
Paris-Nord (*Buffet-Hôtel*)		1a,2a,3a	1a 2a cl.	(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl. W.R(A)		Pranzo 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord (*Buffet-Hôtel*)	Par.	8 15 a.	—	9 45 a.	11 35 a.	—	9 — p.	
Amiens (*Buffet*) .	Arr.	9 52 a.	—		1 — p.	—	10 46 p.	
Amiens (*Buffet*) .	Par.	9 57 a.	—		1 4 p.	—	10 51 p.	
Boulogne (*Buffet*) Central	Arr.	11 28 a.	—			—		
Boulogne Central	Par.	11 30 a.	11 40 a.			—		
Boulogne Maritime ora fr.	Arr.	11 35 a.	—			—		
Boulogne Maritime ora fr.	Par.	11 50 a.	—			—		
Boulogne Maritime ora E. oc.	Par.	11 46 a.	—			—		
Folkestone . . .	Par.	2 — p.	—			—		
Boulogne-Tintelleries	Arr.		11 44 a.			—	12 31 a.	
Boulogne-Tintelleries	Par.		11 46 a.			—	12 33 a.	
Calais-Ville (*Buffet*)	Arr.		12 27 p.		2 55 p.	—	1 12 a.	
Calais Maritime (ora francese)	Arr.		12 35 p.	1 5 p.	3 01 p.	—	1 21 a.	
Calais Maritime (*Buffet*)	Par.		1 20 p.		3 19 p.	—	1 39 a.	
Calais Maritime ora Eur. occ.	Par.		1 16 p.		3 15 p.	—	1 35 a.	
Douvres.	—		3 5 p.		5 15 p.	—	3 40 a.	
Londres Victoria .	Arr.		—		7 — p.	—	—	
Londres Ch.-Cross.	Arr.	3 45 p.	4 55 p.		—	—	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori*. — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — *Vetture dirette da Boulogne verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Boulogne a Milano e Venezia col treno che parte da Boulogne alle 6.17 p. e da Parigi-Lione alle 10.20 ant. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia o Milano a Calais col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 11.35 ant. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino.

TORINO, 1902 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2.

G. Pastori Direttore proprietario responsabile

ANNO XXXV. Sabato, 19 Luglio 1902 NUM. 29.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

[La]vori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

[Gu]ida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

[P]rezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

CONCESSIONE DI STRADE FERRATE COMPLEMENTARI

Pubblichiamo la preannunciata Relazione dell'Ufficio Centrale del Senato, composto dei Senatori Codronchi, presidente e relatore; Fabrizi, segretario; Piccardi, Lucchini G. e Lorenzini, sul disegno di legge presentato dal Ministro dei Lavori Pubblici di concerto col Ministro del Tesoro, nella tornata del 2 luglio 1902, che verrà discusso alla prima riconvocazione dell'Alto Consesso.

SIGNORI SENATORI,

L'Ufficio centrale nell'accingersi a riferire intorno al presente disegno di legge, non può astenersi dall'esprimere un voto, che crede risponda a quello degli onorevoli Colleghi: i disegni di legge di così grande importanza dovrebbero essere presentati al Senato nel tempo in cui la Camera elettiva è ancora riunita: il presentarli dopo, pone il Senato in condizioni meno libere di esame e di tempo.

Per ventura nostra, questo disegno di legge è così concepito, che uno studio meditato ha condotto l'Ufficio centrale a non proporre modificazioni; e il relatore s'adoprerà a dimostrare le ragioni che hanno persuaso a consigliarne l'accettazione integrale.

Questa legge è stata dettata coll'intendimento di adempiere ad obblighi antichi: l'Ufficio centrale non poteva quindi allontanarsi da questi confini, e seguire il pensiero manifestato da alcuni di rivedere e ampliare i limiti imposti dalle leggi esistenti.

Noi speriamo che non si tarderà a compiere la rete di tutte le linee deliberate prima d'ora. L'esperienza ci ammaestra che le reti ferroviarie non sono mai compiute; e non v'ha Stato in Europa in cui non si deliberino ogni anno nuove linee. Dobbiamo quindi aspettarci che, soddisfatti i desideri da lungo tempo repressi, ne sorgano ancora dei nuovi. Su questo punto si deve esortare il Governo a procedere cautamente nell'assumere nuovi impegni, e a pensare che vaste plaghe, specialmente nelle provincie meridionali, sono assolutamente deficienti di strade rotabili, alle quali innanzi tutto si dovrebbe provvedere. A che giovano alcune ferrovie, quando i Comuni sparsi attorno ad esse non hanno i mezzi di raggiungere i treni, di cui soltanto veggono il pennacchio di fumo da lontano? E come possono quelle linee dare prodotti rimuneratori delle spese di costruzione, se sono destinate a servire i soli centri abitati che attraversano?

Sono ora pochi giorni che il Senato ha dato il proprio suffragio ad una nuova legge per la costruzione di strade nazionali e provinciali. Ma quella legge, pure utilissima, lascia vivo il desiderio di altri provvedimenti, che riparino alla deficienza di viabilità ordinaria, così giustamente lamentata.

L'elenco delle 46 strade contenute in quel disegno, quasi tutte nelle provincie meridionali, dimostra quanto debba essere malagevole il commercio in quelle regioni, e come non possa rifiorirvi l'agricoltura, imperocchè, dove non sono facili i trasporti, inviliscono i prezzi delle derrate. Oltre ai provvedimenti legislativi occorre l'attività nell'Amministrazione: alla fine dell'esercizio 1900-1901 vi era un cumulo di residui sulle spese stradali di oltre 11 milioni. Alcune strade della Calabria e della Basilicata deliberate nel 1869, rimangono ancora incompiute. Da tanti anni si attende indarno il compimento della importantissima strada del Gran San Bernardo, che richiede ancora una non grave spesa. Per le strade poi delle provincie meridionali non si verrà a capo di nulla, se non si raddoppieranno gli stanziamenti annuali, e se non si ripartirà in un lunghissimo periodo di anni il pagamento dei contributi imposti alle provincie.

Rientriamo ora nell'esame del disegno di legge.

La proposta di costruire una parte delle linee a sezione ridotta è certamente lodevole, perchè sarà grande il risparmio nelle costruzioni. Vi ha risparmio nelle espropriazioni, nei movimenti di terra, nel materiale di armamento, che può essere meno robusto stante il moderato peso del materiale mobile. Colla sezione ridotta sono consentite curve di più piccolo raggio, e lo svolgimento del tracciato in guisa da conseguire un forte risparmio nella lunghezza delle gallerie.

Nel disegno ministeriale era proposta la sezione ridotta, cioè lo scartamento fra le rotaie non maggiore di un metro; ma la Camera credette di adottare quest'altra formula: *con lo scartamento non minore di metri 0.95 fra*

le rotaie. L'emendamento è stato inspirato da un giusto criterio, quello cioè di evitare che la sezione potesse essere soverchiamente diminuita, e tanto da assomigliare a quei piccoli binari che servono al trasporto dei materiali nelle cave.

Ora se è giusto il criterio seguito dalla Camera elettiva, vi ha pure un'altra condizione alla quale converrà che il Governo si attenga, quella cioè di adottare un tipo unico, quale sarebbe la sezione di un metro, avvegnacchè sia di somma utilità che, una volta iniziata la costruzione delle ferrovie a sezioni ridotte, il materiale sia servibile sopra ciascuna di esse, e una certà uniformità si mantenga pure nell'armamento.

Giustamente, nella relazione alla Camera elettiva, si lamenta che tante ferrovie siano state costruite a sezione ordinaria, con grande dispendio per lo Stato, mentre più utilmente sarebbesi potuto ridurre la spesa chilometrica, e costruire qualche ferrovia di più.

In taluni luoghi pareva quasi un'umiliazione possedere ferrovie meno larghe delle altre; e in generale poi si attribuiva grande importanza alla necessità di fare il trasbordo delle merci là dove le linee a sezione ridotta si congiungono colle linee a sezione ordinaria.

Ma ormai l'esperienza, sempre maestra della vita, ha dimostrato che vi fu in tutto questo molta esagerazione. Infatti, se si considera che vi hanno linee le quali producono due o tre mila lire per chilometro all'anno, fra merci e passeggeri, è facile concludere che il disagio e la spesa per i quotidiani trasbordi, devono essere di poca importanza; mentre non si può senza amarezza pensare che vi hanno parecchie linee per le quali si pagano alla Società sovvenzioni di 20,500 lire l'anno per chilometro, senza tener conto delle spese d'armamento, e che danno il meschino prodotto lordo chilometrico di L. 3000.

La proposta delle costruzioni a sezione ridotta, è accompagnata da un altro provvedimento, quello cioè di esonerare le provincie dai contributi imposti dalle leggi 187[illegible] e del 1888; e noi plaudiamo a questo provvedimento, imperocchè come è noto, le provincie di tutte le regioni del Regno sono così aggravate di spese che aggravandole ancora di più, si costringerebbero a superare la quota massima della sopraimposta fondiaria consentita dalla legge.

È savio consiglio procedere progressivamente alle costruzioni, valendosi dei mezzi che il bilancio dello Stato può consentire, piuttosto che permettere che ai benefici prodotti dalle nuove linee, facciano doloroso contrasto i lamenti e i gridi di dolore dei proprietari delle campagne, dai quali poi si pretendono maggiori ardimenti nell'intraprendere trasformazioni vivificatrici della industria agraria.

E neppure è giusto imporre gravi tributi a tutti i contribuenti di una provincia, mentre molti di essi abitano in paesi lontanissimi dalle nuove ferrovie, e da queste non traggono realmente alcun beneficio, anche per la ragione già esposta della mancanza di vie ordinarie.

Linee della Sicilia.

Art. 1. — Alla linea altra volta deliberata di Castelvetrano-Porto Empedocle e diramazioni a sezioni ordinarie lunga chilometri 158, e richiedente la spesa di 55 milioni, si sostituisce una rete a sezione ridotta, di uno sviluppo pressochè doppio.

La rete sostituita si compone delle seguenti linee:

1. Castelvetrano-Menfi-Sciacca;
2. Castelvetrano-Partanna-Sambuca-San Carlo-Bivio Sciacca;
3. Sciacca-Ribera-Greci-Porto Empedocle;
4. Lercara-Prizzi-Bivona-Cianciana-Greci (Ribera);
5. Girgenti-Porto Empedocle;
6. Girgenti-Favara-Naro-Canicattì;
7. Naro-Palma-Licata Licata-Porto;
8. Assoro-Valguarnera-Piazza Armerina.

La sostituzione è dimostrata utile al commercio locale, e pare destinata ad appagare largamente i desideri legittimi di quelle popolazioni, che da troppo lungo tempo rimasero prive di strade ferrate, come nessun'altra zona dell'isola stessa.

Linee della Calabria.

È lodevolissima la proposta di sostituire la Cosenza-Paola alla linea altra volta decretata Cosenza-Nocera, perchè quella corrisponde al tracciato più diretto fra Cosenza e il mare Tirreno; ed essendo pressochè perpendicolare alla Eboli-Reggio, soddisfa in modo perfetto alle comunicazioni di Cosenza per Napoli, e coi paesi a mezzodì di Paola. Questa abbrevierà di chilometri 120 le comunicazioni fra Cosenza e Napoli.

Nel disegno di legge è considerata la ipotesi di farne la costruzione a sezione normale; ma trattandosi di un nuovo valico appenninico con lunghe gallerie, per le quali la sezione ridotta può produrre un notevole risparmio, non sarebbe giustificata la eccedenza di spesa derivante dalla maggior larghezza della sede stradale; tanto più che questa linea non può forse annoverarsi fra quelle che hanno importanza strategica. E sembra che la soluzione di siffatta questione, che può produrre una rilevantissima differenza di spesa, meriti esaurienti dichiarazioni da parte del Governo.

Molto opportuna appare la sostituzione della linea Lagonegro-Castrovillari-Spezzano Albanese, a quella dapprima deliberata di Lagonegro-Castrocucco, linea quest'ultima che, mentre richiede una nuova traversata dell'Appennino, non risponde ai bisogni del commercio locale, come chiaramente ha dimostrato la Commissione Reale. Quando sia completata la rete Calabrese, questa linea potrà acquistare importanza strategica, perciò la Commissione Reale espresse il parere che sia costruita a sezione normale. Ma in verità la linea dorsale delle Calabrie, non potrà acquistare i caratteri di linea militare, sino a che pagati, diremo così, tutti i debiti ferroviari, non giungerà il giorno lietissimo in cui si potrà pensare al perforamento della galleria sotto lo stretto di Messina, opera che non deve recare sgomento all'Italia, alla quale nessuna audacia è ignota; all'Italia, che oltre i valichi alpini, costruì e si impegnò a costruire 23 valichi appenninici.

Ma per ora noi consiglieremo di attenersi, per quanto è possibile, alla sezione ridotta, per conseguire con la minima spesa il massimo possibile sviluppo delle costruzioni.

Linee dell'Alta e Media Italia.

Quanto ai tronchi necessari a completare le due linee Bologna-Verona, e Aulla-Lucca non occorrono lunghe considerazioni, poichè se è importante la prima, è importantissima per ragioni strategiche la seconda.

Non è però abbastanza chiara la dizione dell'articolo in cui si legge: « Questi tronchi saranno costruiti per conto dello Stato, e per essi potrà essere accordata al concessionario una sovvenzione chilometrica annua non superiore a L. 18,000 ». Infatti, mentre si comincia col dire che quei tronchi *saranno costruiti per conto dello Stato*, (come per savie considerazioni e con identiche parole propose la Commissione Reale), più sotto non si parla che della concessione alla privata industria, che certamente è nell'animo del Ministero proponente, dacchè questo non ha fatto proposte di stanziamenti per la costruzione diretta. Ma allora come si spiega quella premessa?

Art. 3. — Coll'articolo 2 della legge 30 aprile 1899 n. 168, fu stabilito che la sovvenzione non potrà essere elevata ai massimi stabiliti in L. 5000, e L. 6000, se non quando le ferrovie da concedersi importino una spesa di costruzione debitamente accertata, di oltre 120,000 lire al chilometro nel primo caso, e di oltre 100,000 nel secondo. Senza occuparci dell'erronea inversione di termini, che sfuggì all'attenzione di tutti quando fu promulgata quella legge, si osserva, che nel proposto articolo 3 è detto, che « la

sovvenzione dello Stato potrà essere accordata nella misura massima solo quando il costo chilometrico della costruzione oltrepassi il limite minimo di L. 100,000 prescritto nell'articolo 2 della legge 30 aprile 1899, n. 168 ». Ora qui si rende manifesta più che mai la fretta con la quale il disegno di legge è stato compilato. Se con questa nuova legge s'intende di autorizzare sovvenzioni maggiori di quelle consentite con leggi precedenti, si deve pure accrescere il costo accertato delle linee alle quali s'intende subordinare la misura delle sovvenzioni; poichè non sarebbe razionale accordare, per esempio, alla Aulla-Lucca, se essa costasse soltanto L. 100,000, una sovvenzione di L. 18,000, che rappresenterebbe il 18 per cento del capitale necessario, mentre, secondo il criterio stabilito nella legge precedente, occorre che la sovvenzione chilometrica non superi il 5 per cento del costo della linea.

È pertanto necessario determinare, in modo razionale, che le sovvenzioni vadano crescendo col crescere del costo chilometrico accertato delle linee per le quali tali sovvenzioni sono accordate: si dovrebbe cioè stabilire che le sovvenzioni chilometriche massime di L. 8500, di L. 12,000 e di L. 18,000 per chilometro, non potranno accordarsi se non quando le ferrovie da concedersi importino una spesa di costruzione di oltre L. 170,000 nel primo caso, di L. 240,000 nel secondo, e di L. 300,000 nel terzo.

Tali sono le proporzioni vere e giuste, anche in relazione coi precedenti legislativi. Infatti nelle convenzioni del 20 luglio 1888 con le società esercenti, per linee richiedenti una spesa chilometrica di costruzione di lire 400,000, e di lire 450,000, fu accordata la sovvenzione annua di lire 20,500 per chilometro.

Non occorre poi spendere parole per dimostrare che nel determinare tal misura delle sovvenzioni, si deve tener conto del prodotto presumibile delle linee.

È questa una quistione assai grave, che renderebbe necessaria l'adozione di un emendamento. L'Ufficio centrale però, per ragioni che il Senato può agevolmente comprendere, crede invece preferibile proporre un ordine del giorno, che si concilia perfettamente coll'articolo 2 del disegno di legge, nei seguenti termini:

« Il Senato ritiene che la misura delle sovvenzioni per le linee da concedersi all'industria privata, pur non eccedendo i limiti maggiori stabiliti dall'articolo 1°, debba essere determinata in relazione col costo accertato delle singole linee, tenendo pur conto della presunta produttività di esse ».

Art. 5. — Il ministro propone che lo Stato debba rinunziare ai contributi delle provincie per le linee da costruirsi a sezione ridotta, e si tengano fermi quelli dovuti per le linee a sezione ordinaria. Ma in verità non è abbastanza dimostrata la equità di questo provvedimento. Che se si tien conto delle considerazioni suesposte, rispetto alle condizioni molto difficili che si creano alle provincie coi gravi contributi concernenti le strade ferrate, e altre opere straordinarie, sarebbe opportuno che, mentre si sono beneficate le prime, si provvedesse con altre leggi a distribuire sopra un lungo periodo di anni i contributi che si sono conservati.

Art. 6. — Il Ministero propone, che nella stipulazione degli atti di concessione menzionati nell'articolo 1, il Governo debba tenersi entro certi confini, perchè la spesa dei successivi esercizi, cioè l'importo totale delle sovvenzioni annue occorrenti per la costruzione delle predette linee, non debba superare in un primo esercizio i due milioni, nel secondo i quattro milioni, e da ultimo la somma di L. 7,000,000. Se non che nella tabella annessa al progetto presentato dal Ministro alla Camera elettiva, queste sovvenzioni sono poste nellac ategoria delle costruzioni ferroviarie. Si osserva dunque che l'articolo 6 ha un dubbio significato che dovrà essere chiarito dal Governo: là tratta di sovvenzioni all'industria privata, o di spese di costruzione?

Art. 7. — Per agevolare la concessione all'industria privata delle strade ferrate complementari secondo le leggi del 1879 e del 1888 (1), il Ministro propone che la sovvenzione chilometrica possa essere aumentata da lire 6000 a 8000; l'articolo contiene alcune disposizioni speciali relative alla direttissima Roma-Napoli.

La linea direttissima Roma-Napoli fa parte della rete approvata colle precedenti leggi, e fu autorizzata colle disposizioni della legge 5 luglio 1882, n. 877, confermata da quella del 1888. E' naturale pertanto che il Governo procuri di assicurarne la costruzione.

Esso si propone di concederla all'industria privata col massimo della sovvenzione chilometrica stabilita in questo articolo, accresciuta a L. 8000 il chilometro. Ora occorre osservare che nel fare la concessione si dovrà tener conto di questa considerazione, che la direttissima attrarrà la maggior parte del traffico che percorre la linea interna per Ceprano e Frosinone, la quale, secondo la statistica del 1899, rende un prodotto lordo di 10,000,000, cioè di quasi 40,000 lire per chilometro. Se pertanto sulla direttissima sarà deviata la maggior parte del movimento della linea esistente, il concessionario non solo godrà la sovvenzione chilometrica, ma raccoglierà a suo profitto gran parte di quel reddito; sicchè la direttissima costerà allo Stato, oltre la sovvenzione, la perdita della maggior parte di quei prodotti. Ciò importa dire, perchè la verità non si nasconda.

La Commissione Reale per le ferrovie complementari, rispetto alla direttissima, affermò che « a conseguire la maggior velocità, l'intera linea, avrà doppio binario con pendenze assai lievi, curve molto ampie, lunghissimi rettifili, armamento robusto, e *non avrà alcun passaggio a livello*, ed esercitata, come si propone, con sistema elettrico, in poco più di due ore sarà superata la distanza fra Napoli e Roma ».

Nessuna linea in Italia raggiunse fin'ora i perfezionamenti che la Commissione vuole siano adottati per la direttissima. E' certamente opportuno costruirla a doppio binario, con pendenze assai lievi e curve a grandi raggi; anzi per una linea siffatta, sarebbe stato utile indicare nella legge il limite massimo delle pendenze, e il limite minimo dei raggi delle curve come fu fatto con la legge e le convenzioni del 1888; poichè questi due elementi sono ormai di competenza, non già dei soli ingegneri, ma degli economisti, e dei legislatori. Quello dei lunghissimi rettifili è un voto platonico, il quale può trovare ostacoli nelle condizioni del terreno.

Molto grave è invece la proposta che la linea non abbia passaggi a livello, il chę significa che ad ogni strada, ad ogni sentiero incontrato dalla linea, si dovrà costruire un ponte o un cavalcavia producendo un aumento non lieve di spesa. Nè basta: col sopprimere ogni comunicazione fra le frazioni delle proprietà che saranno attraversate e divise dalle linee, non si accrescerà troppo l'ammontare delle indennità per espropriazioni? La proposta non pare

(1) Elenco delle linee complementari, a cui è applicabile il presente articolo, avendo per le altre provveduto l'art. 1:

		Km.
1.	Direttissime Roma-Napoli (tronchi da Roma a Formia e Miturno-Napoli)	191
2.	Cuneo-Ventimiglia (tronchi da Vievola a Ventimiglia)	62
3.	Bassano-Primolano	31
4.	Casarsa-Gemona (tronco Spilimbergo Gemona)	32
5.	Gaiano Borgo S. Donnino	23
6.	Sant' Arcangelo-Fabriano (tronco Sant' Arcangelo-Urbino)	62
7.	Cremona-Borgo S. Donnino	35
8.	Adriatico-Fermo-Amandola	52
9.	Monza-Besana-Oggiono	29
10.	Cento S. Pietro in Casale	11
11.	Fano-Santa Barbara	41
12.	Lecce-Francavilla, con diramazione Novoli-Nardò	91
		Km. 660

giustificata da alcuna necessità. Pendenze minime, grandi raggi, forte armamento; queste sono le condizioni che rendono una linea atta al grande traffico, e ai treni rapidissimi. Nè altro si può richiedere senza cadere in esagerazioni, e senza creare l'obbligo di aumentare a dismisura la sovvenzione chilometrica.

L'argomento è grave, ed è certamente desiderabile che, se si intende che la direttissima sia tracciata secondo i tre criteri suindicati, il Governo ordini immediatamente la compilazione di un accuratissimo studio, e prepari una diligente statistica del movimento di passeggeri e di merci, che la nuova sottrarrà all'antica linea, per potere fondare sopra i due elementi, il tecnico e lo statistico, la determinazione della sovvenzione chilometrica da accordarsi.

Osserveremo da ultimo che con l'aumento delle sovvenzioni non si provvede in modo definitivo, perchè parecchie delle linee richiederanno tale spesa da rendere irrisoria la sovvenzione chilometrica di L. 8000; perciò ben dispose la Camera aggiungendo all'art. 7 un capoverso nel quale è detto, che decorso un anno per la direttissima, e due anni per le altre, senza che sia avvenuta la concessione all'industria privata, il Governo provvederà all'esecuzione con appositi disegni di legge.

Tale aggiunta così prudente, mentre non interessa alcuna delle 12 linee che hanno poca importanza, è certo assai utile, sia per la direttissima Roma-Napoli, come per la Bassano-Primolano, che tende a preparare al commercio veneziano un più rapido accesso al Brennero: è utile alla S. Arcangelo-Fabriano, linea di particolare importanza strategica, della quale da tanti anni si attende il compimento; e alla linea Cuneo-Ventimiglia così importante per il commercio ligure-piemontese.

E noi speriamo che il Governo profitterà del tempo che ha, per far compilare di tutte le linee progetti molto accurati, i quali possano essere fondamento sicuro dei futuri provvedimenti, così per la concessione all'industria privata, come per la eventuale costruzione per parte dello Stato. L'esperienza ci ammaestri a non ricadere negli antichi errori, che tanti sacrifici costarono ai contribuenti italiani!

Art. 10. — Con questo articolo si stabilisce il limite della spesa annuale nei successivi bilanci e si conclude dicendo, che per le linee di cui all'articolo 7, l'importo totale delle sovvenzioni annue occorrenti andrà crescendo fino a raggiungere nel 1908-1909 il massimo, la somma cioè di 10 milioni, che non dovrà essere superata.

Le linee contemplate nel predetto articolo, secondo la tabella pubblicata nella relazione del Ministro alla Camera elettiva, sono 12 ed hanno il complessivo sviluppo di 660 chilometri. Se si presume che a queste linee sia accordato il massimo delle sovvenzioni di L. 8000 per chilometro, si raggiunge la spesa annuale di L. 5,280,000; perciò non si comprende a primo aspetto come e perchè si preveda una spesa di 10 milioni. E' ben vero che nella tabella annessa alla predetta relazione del Ministro, tale spesa è registrata con la seguente denominazione: « Sussidi e spese per le eventuali costruzioni dirette a cura dello Stato delle altre linee ferrate complementari ». Da questa nota si apprende pertanto che la somma è stata elevata a 10 milioni, perchè in essa si intese includere la spesa *per la eventuale costruzione direttaa cura dello Stato* di quelle linee, delle quali non sarà stato possibile dare la concessione all'industria privata.

Anche siffatte disarmonie derivano certamente dalla fretta con la quale il disegno di legge fu compilato; e noi confidiamo che il Ministero vorrà fare delle dichiarazioni rassicuranti circa la interpretazione della suaccennata disposizione.

Coll'ultimo capoverso dell'art. 10 si dispone che la somma suddetta « unitamente a quella di cui è parola nell'art. 6, sarà iscritta nel bilancio di previsione del Ministero dei lavori pubblici ».

Ora non si deve tacere, che la spesa per le sovvenzioni chilometriche fu sempre stanziata nello stato di previsione del Ministero del tesoro (veggasi capitolo 27 dello stato di previsione 1902-1903) non già in quello dei lavori pubblici, perchè esse appartengono alla prima categoria, cioè alle *spese effettive*, e sono poste fra gli oneri dello Stato, nè possono essere confuse con le spese per le costruzioni eseguite direttamente dallo Stato, le quali trovano posto nella seconda categoria *Costruzioni ferroviarie*. Siffatta disposizione non dovendo avere immediata applicazione, può essere dal Senato ammessa, pur confidando che il ministro proporrà le opportune correzioni.

Degli altri articoli del disegno di legge non si tiene discorso, perchè non offrono motivo ad alcuna osservazione.

Signori Senatori!

Questo disegno di legge diffonderà i suoi beneficii in molte provincie italiane; con esso si appagano i voti legittimi di molte, e si ravviva la fede di altre. Ci sia ora permesso di insistere principalmente intorno all'utilità economica di alcune fra queste linee. E innanzi tutto la direttissima Roma-Napoli, avvicina tutte le provincie continentali del Mezzoginrno, e la Sicilia alla capitale e al resto d'Italia, ed è perciò una linea di suprema importanza commerciale e politica. Non dimentichiamo che se essa costerà non lievi sacrifici, renderà anche più facili gli avviamenti verso il sud di tutti i prodotti che le grandi officine industriali del nord d'Italia diffondono nel Mezzodì; sicchè è vana la querimonia sulle spese soverchie che costano allo Stato alcune linee ferroviarie, senza le quali languirebbero molte industrie italiane. Ma vi ha una considerazione anche più elevata: ogni beneficio che si reca alle regioni, nelle quali più preme il bisogno, invigorisce il sentimento unitario, e il miglioramento delle condizioni economiche di esse annunzia lo spuntnre, e il grandeggiare di più liete sorti, e di più alto incivilimento.

Per la Sicilia fu provvido consiglio quello di modificare il primo concetto, dividendo la rete Sicula in tante nuove linee, che distribuiranno la prosperità, come tanti rivoli fecondatori, in moltissimi Comuni, e sarà così compiuta la cinta ferroviaria che avvolge l'isola intera.

La Sicilia, non si dimentichi mai, ha bisogno delle cure assidue dello Stato per rifiorire a quella vita, cui è destinata dalla sua storia, dall'energia dei suoi abitanti, dalle necessità di tutta Italia; ed ogni via di comunicazione che si apre, è un fatto economico così grande, che risolve da sè stesso molte questioni di ordine pubblico, il quale protegge e feconda il lavoro.

Risorge spesso l'antica querela sull'eccesso dei lavori iniziati e compiuti dallo Stato, e sarebbe giusta, se le private iniziative deficienti non avessero bisogno di essere integrate da quella dello Stato medesimo. Il nuovo Regno ha dovuto far tutto o quasi tutto, in un paese or ora risorto, in un tempo in cui tutto si trasforma con progresso rapidissimo, e in cui la lotta senza tregua che ci agita e ci affatica, è il bisogno impaziente del meglio.

Con queste considerazioni poniamo fine al nostro riferimento; e il relatore, raccomandando agli onorevoli colleghi di essergli indulgente se l'opera sua non fu pari al ponderoso tema, propone al Senato in nome dell'Ufficio centrale l'approvazione del presente disegno di legge.

Addì 9 luglio 1902.

CODRONCHI, *relatore.*

FERROVIA DEL GOTTARDO

30° Rapporto della Direzione e del Consiglio d'Amministrazione sull'Esercizio 1900 all'Assemblea generale degli Azionisti, 23 giugno 1902

(Traduzione del *Monitore* — Cont., Vedi N. 28).

I lavori importanti d'estensione menzionati nel nostro ultimo rapporto sono, per così dire, compiuti, ma il conto non si è ancora potuto stabilire che per quelli di Chiasso e parzialmente per quelli di Brunnen, perchè rimanevano ancora da eseguire, alla chiusura dell'esercizio, diversi lavori di compimento, e che, d'altra parte, i conti dei lavori eseguiti a *fortfait* non erano ancora stati presentati.

Il rinforzamento successivo delle travate metalliche dei ponti è stato continuato, ma noi non abbiamo intrapreso nel 1901 alcuna costruzione od impianto di qualche importanza; per contro, l'elaborazione dei progetti relativi ai lavori nuovi e complementari figuranti nel programma degli anni prossimi, è abbastanza avanzato perchè siasi potuto aggiudicare l'esecuzione di certe opere contemplate in questo programma.

Nel 1901 il parco del *materiale rotabile* si avrebbe di 6 locomotive-tender a 6 ruote accoppiate, 5 vetture di terza classe a 4 assi, 3 furgoni misti, posta e bagagli.

Il costo di questo materiale e delle 14 vetture messe in servizio l'anno scorso, figura nel conto di costruzione del 1901. Le 9 locomotive di cui il rapporto del 1900 segnalava l'ordinazione, non saranno compiute che nel 1902.

Riferendosi al nostro ultimo rapporto di gestione, noi dobbiamo aggiungere che le tre questioni riferentisi alla *costruzione delle diramazioni del Nord* non sono ancora liquidate; si tratta, come si sa, del nostro processo coll'Impresa del primo lotto della sezione Lucerna-Immensee, della lite con la ferrovia Arth-Rigi circa la sua quota-parte alle spese di costruzione della stazione di Lucerna; nostra quota-parte a queste spese figura per conseguenza ancora nel bilancio del 1901, sotto la rubrica delle « Costruzioni incompiute ».

3. — *Secondo binario Immensee-Brunnen.*

Il progetto della sezione Immensee-Goldau è stato sottoposto verso la metà dell'anno 1901 alle Autorità federali, che l'approvarono alla fine di gennaio 1902; le espropriazioni dei terreni nella parte superiore della sezione sono state spinte assai attivamente, perchè l'apertura della gara per i lavori d'infrastruttura del terzo lotto potè aver luogo alla fine del 1901, e preparata quella dei lavori del quarto lotto. La sezione è divisa in quattro lotti. Al principio della buona stagione i lavori sono stati immediatamente incominciati; inoltre noi abbiamo aggiudicato contrattualmente la fornitura delle travate metalliche dei ponti, come pure la fornitura del materiale di superstruttura (rotaie e traverse),

II. — Esercizio.

Tariffe.

Servizio viaggiatori e bagagli. — Nel 1901, 14 tariffe e 34 supplementi sono stati messi in vigore.

Nel 1901 ci pervennero per questo servizio 1116 reclami, cui 21 in sospeso al 1° gennaio 1900, di cui 180 sono stati respinti; d'altra parte, abbiamo accolto integralmente o parzialmente 936 domande di rimborso per la somma di fr. 16,161.78, 27 reclami pendenti alla fine dell'anno sono stati riportati all'esercizio 1902.

Servizio di merci e bestiame. — Sono state messe in vigore 14 tariffe e 73 supplementi.

Nel corso di questo esercizio ci pervennero 2789 *domande di riduzione di tassa*, che, aggiunte alle 295 in sospeso al 1° gennaio 1901, formano il totale di 3084, di cui 2803 sono state liquidate e 281 riportate all'esercizio seguente.

Prodotti e statistica del traffico.

	1901 (276 chilometri) Lire	per cento		1900 (276 chilometri) Lire	per cento		Confronto col 1900 in più Lire	in meno Lire
A) *Prodotti sui trasporti per ferrovia:*								
I. Viaggiatori	8,006,230.52	40.49	38.63	8,513,062.73	42.28	40.48		506,832.21
II. Bagagli, animali e merci (spese accessorie comprese):								
a) bagagli	761,532,55	3.85	3,67	761,524.65	3,78	3.62	7,90	
b) animali	484,162.13	2.45	2,34	515,747.26	2,56	2,45		31,585.13
c) merci di ogni genere	10,519,980.88	53.21	50.75	10,344,957.31	51,38	49.19	175,023.57	
Totale	19,771,906.08	100.00		20,135,291.95	100.00			363,385.87
B) *Prodotti diversi*	956,023.96		4,61	895,904.11		4.26	60,119.85	
Totali dei prodotti	20,727,930.04		100.00	21,031,196.06		100.00		303,266.02

Lo *sviluppo* delle linee esercitate non è variato nel 1901 e comportava 276 chilometri.

I *prodotti totali* dei trasporti non raggiunsero la cifra dell'esercizio precedente. Il prodotto del servizio tanto dei viaggiatori che degli animali è in diminuzione di franchi 538,417.34, mentre che il prodotto del servizio dei bagagli e quello delle merci è in aumento di fr. 175,031.47.

Comparativamente al 1900 la diminuzione è in totale di fr. 363,385.87. cioè 1.80 0|0.

Il prodotto totale si suddivide:

		1901	1900
Per chilometro-linea	fr.	71,637.34	72,953.96
» chilometro-treno	»	6.18	6.28
» giorno . . .	»	54,169.61	55,165.18

Se si considera il prodotto mensile, si vede che luglio, agosto ed ottobre accusano una cifra superiore a tutti gli altri mesi, una cifra inferiore a quella del 1900; è il mese di aprile che ha il più elevato prodotto, fr. 1,961,449.27, ed il mese di febbraio il più lieve, fr. 1,154,924.68. Il prodotto mensile medio è di franchi 1,647,658.84 contro fr. 1,677,941 nel 1900.

Secondo l'uso, abbiamo annesso a questi rapporti otto specchi statistici del traffico e dei prodotti, i cui dati ci suggeriscono le osservazioni seguenti circa le quattro categorie del traffico.

(*Continua*).

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Relazione del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale degli Azionisti, 28 maggio 1902

(*Cont. e fine — Vedi N. 28*).

Piuttosto ci sembra opportuno notare al titolo *Immobili della Società*, che il maggior valore per L. 265,485.27 del quale vedesi cresciuto l'ammontare di questo titolo nel bilancio in esame, non rappresenta che per sole L. 63,000 circa il costo di un fabbricato stato aggiunto al palazzo di Bologna. Quanto alle altre L. 200,000 circa, sono il valore primo del mobiliare esistente nel palazzo già della Gherardesca in Firenze e facente parte del prezzo d'acquisto del medesimo, e secondo del mobiliare che arreda gli alberghi posseduti dalla Società in Belluno ed in Brindisi. Questi oggetti, dei quali alcuni di un pregio speciale, erano finora per l'uguale valore compresi nell'inventario generale dei mobili degli uffici; ma parve più razionale di aggiungere questa somma al prezzo degli immobili a cui fanno corredo, e dai quali non potrebbero convenientemente essere distratti.

Non è dunque un aumento di valore, ma una semplice trasposizione di sede nelle attività del bilancio, nel quale l'identica somma finora figurava sotto la voce *Materiale rotabile e d'esercizio*.

Quest'ultima rubrica (che è la prima di quelle in cui si suddivide il titolo più generale di *Approvvigionamenti*) è notabilmente cresciuta nel suo ammontare di fronte alla somma per la quale compariva nel precedente bilancio. Basta a render conto di tale incremento (oltre 14 milioni di lire) il sapere che vi concorre per L. 6,582,114.07 l'aumento di valore nel rinnovamento del materiale rotabile e le provviste di nuovo materiale di esercizio di proprietà dello Stato; la qual somma trova in passivo la sua esatta corrispondenza nel titolo *Amministrazione dello Stato* sotto la voce *Aumenti e miglioramenti del materiale rotabile e di esercizio*. E vi concorre per L. 8,051,654.33 la spesa fatta nell'acquisto di 6 locomotive, 32 carrozze e 912 carri, in esecuzione della convenzione 29 novembre 1899 approvata con legge 25 febbraio 1900.

E' pure in aumento la voce *Magazzini ed approvvigionamenti in corso*, aumento nella massima parte dovuto più che alle altre scorte, al maggior prezzo dei carboni esistenti nei vari depositi.

Le altre voci del titolo *Approvvigionamenti* non abbisognano di illustrazione.

All'esame del titolo *Debitori diversi* abbiamo consacrato il nostro più diligente ed accurato esame. Il titolo è così comprensivo che la sua enunciazione acquista un significato positivo solo apprezzando individualmente gli elementi che conferiscono a costituirne la somma. Esso nel bilancio si suddivide in due rubriche.

La prima (*Mandati d'introito*) comprende, oltre i prodotti conseguiti nelle varie stazioni nell'ultimo periodo fino all'estrema ora dell'anno, i quali giungono alla cassa nei primi giorni dell'anno successivo, tutti gli altri titoli per rimesse dei banchieri o dei correntisti in acconto o in saldo al 31 dicembre, ma che non essendo esatti od esigibili prima di quel giorno, appariscono ancora come insoluti alla chiusura della gestione.

Ciò è perfettamente regolare.

La second (*Diversi*) porta la cifra di L. 7,507,824.74 e rappresenta l'ammontare complessivo di molte e varie partite, come lo indica la voce stessa.

Fra queste, una è il debito che le Casse di Previdenza hanno verso l'Amministrazione sociale; l'altra è quella che comprende le spese incontrate pel disastro di Castel Giubileo, e le indennità liquidate e pagate nel corso dell'anno alle vittime del medesimo.

Un'altra partita importante vi è pure inclusa, ed è la differenza risultante fra la totalità dei saldi passivi e la totalità dei saldi attivi nella chiusura dei conti correnti al 31 dicembre coi molti fornitori, speditori, Ditte commerciali ed Amministrazioni pubbliche e private che hanno frequenti rapporti di dare ed avere colla Società. Questa differenza figura fra i debitori diversi per L. 747,706.26 e sta a rappresentare quanto il debito totale dei correntisti verso la Società è superiore al totale di ciò che la Società deve ad altri in conto corrente. La quale computazione è conforme ai metodi della moderna logismografia e non altera menomamente la verità e i risultati finali del bilancio.

Quanto alla somma che rappresenta le spese e le indennità cui dette luogo il funesto disastro di Castel Giubileo, noi concordiamo che rimanga ancora compresa nel titolo *Debitori diversi*, finchè conosciute completamente le conseguenze del doloroso avvenimento, la saviezza del Consiglio proponga o disponga secondo l'opportunità, o di portare la cifra del danno in diminuzione dell'*Avanzo utili di proprietà degli Azionisti*, o di ripartire in più esercizi la perdita che sarà per risultare.

Con questo, rimanendo esaurite le nostre osservazioni sulla parte attiva del bilancio generale, ben poco ci resta a soggiungere intorno alla parte passiva del medesimo.

Ed infatti il primo titolo non può subire variazioni; e quanto al secondo *Avanzo utili di esclusiva proprietà degli Azionisti* il suballegato n. 2 del bilancio dà ampia dimostrazione dell'aumento che in quel titolo si è prodotto.

Nel titolo che gli fa seguito, la differenza fra la situazione al 31 dicembre 1900 e quella al 31 dicembre ultimo si spiega per l'aumento da un lato della rata di L. 1,600,000 corrisposte dallo Stato in ordine alla convenzione del 29 gennaio 1896 (legge 2 luglio del detto anno) e la prelevazione dall'altro di L. 2,450,000 della quale vi abbiamo dato ragguaglio illustrando le partite del conto *Liquidazione*.

Al titolo *Prestiti sociali* si riscontra un aumento per le 14,105 obbligazioni, serie *E*, state emesse, e nel titolo seguente alla voce *Diversi* cresce la cifra del debito per gli 8 milioni di lire prese ad imprestito da un Istituto di credito come già annunziatovi; benchè tale aumento sia temperato dallo sgravio di alcune somme passate in altra sede. La voce più rilevante per somma nel titolo *Creditori diversi* (cioè quella per Depositi) non è che una partita di giro che trova in attivo la sua contro-partita. Le altre non ci richiamano a farvi su alcun commento.

Nell'Amministrazione dello Stato la voce *Aumenti e miglioramenti del materiale rotabile e d'esercizio* cresce di L. 6,500,000 circa ed ha la sua contro-partita in attivo alla egual voce del titolo *Approvvigionamenti*. Quanto all'accrescimento dei fondi di riserva per la differenza in più sull'ammontare del conto al bilancio del 1900, è la eccedenza risultante fra l'assegnazione fatta ai fondi speciali, sia normale che straordinaria, in ordine alla legge 5 febbraio 1900, e le spese incontrate per l'oggetto a cui quei fondi sono destinati.

Durante il periodo della nostra permanenza in ufficio ci facemmo coscienza di sorvegliare con frequenti ispezioni l'andamento delle Casse, le esistenze nei Magazzini, la consistenza delle Carte di pubblico credito custodite in deposito per somme egregie, sia per conto degli Istituti di Previdenza, sia per depositi cauzionali, ed infine l'in essere di Portafoglio e di valori diversi di proprietà sociale.

Siamo lieti di assicurarvi che avemmo sempre a riconoscere la più scrupolosa corrispondenza nelle cose da noi riscontrate coi dati forniti dalle scritture. Ciò torna a lode dei funzionari del servizio di ragioneria e degli impiegati commessi alla custodia dei magazzini e al maneggio delle Casse sociali. Del resto la sapiente Direzione da cui dipende il movimento che anima tutto il meccanismo degli Uffici, sorretta dal senno del solerte Consiglio, e ottimamente corrisposta da tutti i Capi dei molteplici servizi, dà affidamento che l'Azienda sociale proseguirà in quel felice andamento che la condusse al presente suo prospero stato.

I Sindaci: COSIMO PERUZZI
MANFREDO DA PASSANO — ALESSADRO BORGHERI.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Traforo del Sempione
(*La temperatura nella galleria*).

Una Commissione di periti si è recata al tunnel del Sempione per studiare la questione del caldo eccessivo nella galleria.

I termometri collocati nella roccia del cunicolo segnarono 53° centigradi, mentre quelli della galleria salirono a 38° centigradi.

Però la temperatura nella galleria diminuisce a 30° quando funzionano i ventilatori.

Si crede che il calore nella roccia del cunicolo possa aumentare ancora; ma quello della galleria potrà ancora essere ridotto per mezzo dei nuovi impianti, che l'impresa applicherà fra breve.

Anche i membri del Comitato del Consiglio d'amministrazione della ferrovia Giura-Sempione fecero una visita agli impianti ed al tunnel, accompagnati dai signori col. Locher, Sulze e Zollinger, ingegnere in capo del Sempione.

Ripartirono poscia per Iselle onde visitarvi quel cantiere di costruzione.

><

Ferrovia Alessandria-Ovada.

Il Consiglio di Stato ha dato parere sulla domanda di concessione, fatta dal Comune di Alessandria, per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia a scartamento ordinario da Alessandria ad Ovada, lungo la sinistra dell'Orba, col sussidio chilometrico di L. 5000 per 70 anni, deliberando che la domanda possa essere accolta salvo alcune avvertenze ove a queste non ostino ragioni d'ordine tecnico o finanziario.

La linea avrebbe uno sviluppo di oltre 31 chilometri e congiungerebbe direttamente Alessandria coi comuni di Casalcermelli, Castellazzo, Castelferro, Castelspina, Carpeneto, Rocca Grimalda, Predosa e Ovada e servirebbe anche ad agevolare il traffico di Genova con la Svizzera e la Germania per il Gottardo e il Sempione, quando fosse provveduto ad aumentare la potenzialità della linea già esistente Ovada-Genova.

><

L'Ispettorato governativo delle Ferrovie.

L'on. Balenzano ha nominato una Commissione, composta dei commendatori Longhi e Zocchi, ispettori superiori delle strade ferrate, degli ingegneri Saint-Cyr, Romanelli e Monacelli, capi di divisione all'Ispettorato, e dei segretari ing. Nenemi e avv. Manganelli, dando loro incarico di studiare l'organizzazione dell'Ispettorato governativo sia pei bisogni del servizio in vista della prossima scadenza dei contratti d'esercizio, sia pei miglioramenti del personale dell'Ispettorato.

La Commissione dovrà riferire nel prossimo ottobre.

><

Ancora della tariffa a zone.

Come chiusa di quanto abbiamo scritto nel precedente numero del *Monitore* a proposito della tariffa a zone proposta dalla Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia per applicarla sulle linee di quella rete, accenniamo ai presenti effetti economici della riforma.

Applicando al numero dei viaggi verificatisi nell'anno 1901 le basi della nuova tariffa in sostituzione di quelle in vigore, si avrebbe una diminuzione di prodotto di circa L. 470,000, non compresa la minor tassa di bollo di L. 45,000 circa, di guisa che si può dedurre che sul prodotto lordo attuale di L. 4,520,000 si avrebbe una riduzione complessiva di oltre mezzo milione, corrispondente a poco più dell'11 per cento.

Però da calcoli approssimativi fatti si ritiene che questa riduzione sarà compensata dall'aumento del traffico dei viaggiatori stimolato dalla riduzione della tariffa restando però sempre a carico dell'esercizio le eventuali maggiori prestazioni che si renderanno necessarie per il trasporto di un maggior numero di viaggiatori.

La riforma proposta colla sostituzione della tariffa a zone all'attuale tariffa normale dei viaggiatori, verrebbe ad eliminare i biglietti di andata e ritorno che non avrebbero più ragione di esistere, lasciando solo sopravvivere tutte le forme di biglietti di abbonamento ad itinerario prestabilito, tutti i biglietti circolari in uso, nonchè tutte le tariffe che scaturiscono dalle concessioni speciali che sono entrate in vigore il 1° luglio p. v. e delle convenzioni testè rinnovate coi Ministeri della Guerra e della Marina.

Considerato poi che, per ora, si vuole fare soltanto un esperimento, la Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia avrebbe in animo di nulla innovare in quanto riflette il servizio cumulativo colle altre ferrovie; e che i nuovi prezzi siano applicabili pel solo servizio interno della rete Sicula, dovendosi pel servizio cumulativo con le altre Amministrazioni seguitare ad applicare i prezzi dell'articolo 13, delle attuali tariffe annesse alle convenzioni del 1° luglio 1885, salvo a vedere in seguito se, dopo l'esperimento, converrà saldare i prezzi della tariffa a zone sicula fino ai transiti, con quelli chilometrici delle Società che sono legate colla Sicula dal servizio cumulativo e di corrispondenza.

Il nuovo ordinamento delle tariffe viaggiatori dovrebbe attuarsi in via di esperimento per la durata di un anno, in capo al quale, esaminati i risultati, si vedrà dalla predetta Direzione generale quali definitive proposte le convenga di sottoporre all'approvazione governativa.

><

Tramvia elettrica Tirano al confine svizzero.

La *Gazzetta Ufficiale* pubblica il Decreto Reale che autorizza l'esercizio della tramvia a trazione elettrica Tirano-Campocologno al confine italo-svizzero.

><

Servizio cumulativo colla ferrovia Sondrio-Tirano.

A datare dal 21 corrente, viene ammesso il servizio cumulativo per i trasporti di giornali, merci a G. V., P. V. accelerata e P. V. ordinaria, veicoli, bestiame, numerario, carte valori, oggetti preziosi e feretri, fra le stazioni della ferrovia secondaria Sondrio-Tirano e quelle delle reti Adriatica e Mediterranea, e delle linee Roma-Ronciglione-Viterbo, Roma-Albano-Nettuno e Varese-Porto Ceresio.

><

La derivazione dal fiume Tresa
per la trazione elettrica sulle ferrovie.

La Commissione permanente centrale per la concessione delle derivazioni di acque, ritenne che il corso del fiume Tresa non possa servire alla trazione elettrica sulle ferrovie, e, conforme al parere della Sotto-Commissione, espresse il voto che non sia il caso di riservare alcun tratto di detto fiume per la trazione elettrica sulle ferrovie.

><

Concorso essicatoi per granturco a Roma.

Nel mese di ottobre p. v. verrà aperto in Roma un concorso internazionale di essiccatoi di gran turco. Il Comitato ordinatore ha chiesto che le Amministrazioni ferroviarie concedano — e queste certamente accorderanno — l'applicazione della concessione speciale prima pel viaggio degli espositori, giurati ed invitati, e pel trasporto delle macchine e degli attrezzi destinati alla gara.

><

Biglietti per le stazioni balnearie marine delle due riviere.

Ai bagnanti diretti al mare viene quest'anno offerta una nuova forma di facilitazioni di viaggio che tornerà gradita specialmente alle famiglie, e consistente in biglietti combinabili di andata e ritorno per qualunque stazione delle linee Genova-Ventimiglia e Genova-Livorno. Questi biglietti si rilasciano per il percorso minimo di 400 chilometri fra l'andata ed il ritorno, hanno il prezzo ridotto del 25 p. 0[0 circa, la validità di 15 giorni prorogabile di altri 15 col pagamento di un supplemento e danno diritto a fermate intermedie. Alle famiglie e compagnie di almeno 4 persone è inoltre accordato l'altro ribasso del 10 p. 0[0 sul prezzo ridotto come sopra, e il ribasso della metà del prezzo per i ragazzi è calcolato sul prezzo ridotto di un adulto.

><

Treno festivo fra Novi e Genova.

La Società esercente la Rete Mediterranea ha disposto che dal 20 corrente mese a tutto il 28 settembre p. v. sia effettuato il treno festivo 133 fra Novi e Genova, con fermata anche ad Isola del Cantone.

><

Biglietti di andata e ritorno per Piacenza.

La Società esercente le Ferrovie Meridionali, d'accordo con quella delle Mediterranee, ha creduto opportuno di stabilire delle agevolazioni per rendere maggiore il movimento degli accorrenti alle Esposizioni, divertimenti pubblici e Congressi, che avranno luogo prossimamente a Piacenza, rendendo validi per quattro giorni tutti i normali biglietti di andata e ritorno per quella città, che saranno rilasciati durante quel periodo.

Per quanto poi concerne i viaggi dei congressisti, dei giurati, degli espositori ed il trasporto delle merci dirette a quelle Esposizioni, sarà applicata la concessione speciale n. 1, sotto l'osservanza delle norme e condizioni in vigore dal 1° luglio corrente.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

In materia di *Consorzi idraulici* il Consiglio di Stato ha emesso i pareri seguenti:

a) Il decreto emesso dal Ministro dei Lavori Pubblici, ai sensi dell'articolo 110 della legge 20 marzo 1865, allegato F, e per la costituzione di un Consorzio idraulico, i cui interessi si estendano a territori di diverse provincie, non è provvedimento definitivo, contro il quale sia aperto l'adito al ricorso straordinario al Re, od al ricorso in sede contenziosa: ma contro di esso è invece ammissibile soltanto il rimedio di gravame in via gerarchica. In tali casi il ricorso che erroneamente sia stato diretto al Re agli effetti dell'articolo 12, n. 4 della legge sul Consiglio di Stato deve considerarsi come proposto al Governo del Re in via gerarchica ai sensi dell'articolo 379 della Legge sui Lavori Pubblici;

b) Non può ritenersi legalmente costituito un Consorzio per opere idrauliche di 5ª categoria, quando manchi la manifestazione esplicita del consenso degli interessati, giusta la precisa prescrizione dell'articolo 108 della legge 30 marzo 1893, n. 173 e dell'articolo 108 della legge 20 marzo 1865, allegato F. Nè può considerarsi atto costitutivo del Consorzio coattivo con deliberazione del Consiglio provinciale nella quale, dopo essersi riconosciuta la mancanza di base per la costituzione di un Consorzio coattivo, si esprima tuttavia « *voto favorevole* » per la costituzione stessa. Costituito il Consorzio, ove questo non provveda a compiere le operazioni fatte obbligatorie dalla legge, ai sensi degli articoli 116 e 118 della Legge 20 marzo 1865 e dell'art. 197 della Legge Comunale e Provinciale, spetta alla Giunta Provinciale Amministrativa e non alla Giunta Comunale di provvedere alla compilazione dello statuto, ed alla nomina degli amministratori.

><

Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

(Affari trattati nell'adunanza del 14 luglio 1902).

Liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Cuomo, per la sistemazione di un tratto di linea fra i km. 183.217-183.648 e per la costruzione di un acquedotto al km. 183.387 della linea Bicocca-Caldare.

Consolidamento della trincea compresa fra i chilometri 32.557-32.883 della linea Portocivitanova-Albacina.

Transazione con la Impresa Sanguineti in dipendenza della esecuzione dei lavori alla rotta di Deiva sulla linea Genova Pisa.

Riparazione di guasti avvenuti per le pioggie fra Tremestieri e Fiumefreddo sulla linea Messina-Catania-Siracusa.

Componimento amichevole della vertenza con la Ditta Loni e Baccetti, in dipendenza della costruzione delle rampe d'accesso al cavalcavia per la strada comunale Faentina sul tronco d'allacciamento della linea Aretina con la Pistoiese.

Maggiori lavori per il completamento del tronco Barcellona-Patti della linea Messina-Patti-Cerda.

Sistemazione della stradella a valle della ferrovia fra i km. 56.588-56.771 della linea Termini-Patti-Messina in seguito alla causa mossa dal signor Fatta.

Consolidamento della costa montuosa denominata Cocuzzo, sulla linea Battipaglia-Reggio.

Consolidamento della trincea al km. 71.850 della linea Bari Taranto.

Autorizzazione per l'esercizio della tramvia a vapore Alessandria-Bassignana-Valenza con diramazione per Valmadonna.

Regolamento per l'esercizio e servizio pubblico della ferrovia elettrica funicolare del Castellaccio a Genova.

Impianto di una nuova stazione a Margherita di Savoia, sulla linea Ofantino-Margherita di Savoia.

Costruzione e modificazione delle impalcature metalliche in dipendenza del raddoppio del binario fra Civitavecchia e Montalto.

Impianto di un fabbricato per cessi e di un marciapiedi fra i binari di corsa della stazione di Pompei.

Costruzione di una stazione fra le fermate di Giampilieri e di Ponte Giampilieri sulla linea Catania-Messina.

Facilitazioni per l'effettuazione di un treno notturno sulla linea Santhià-Biella.

Questione relativa al materiale metallico d'armamento occorrente per l'impianto provvisorio di due binari tronchi sulle calate del porto di Palermo.

Domanda della Società delle Officine di Savigliano per il condono della multa inflittale per ritardata consegna di 250 carri chiusi per la Rete Adriatica.

Proposta della Rete Mediterranea per l'acquisto di 1600 carri.

Sottomissione della Società Adriatica per l'assunzione a *forfait* della mano d'opera relativa al rafforzamento di binario in alcuni tratti delle linee Chiusi-Firenze; Ancona-Orte; Bologna-Otranto e Foggia-Napoli.

Ricostruzione del ponte sul torrente Pora in stazione di Finalmarina, sulla linea Sampierdarena-confine francese.

Proposta per rafforzare il binario di corsa ed i binari di raddoppio delle stazioni sulle linee Colico-Sondrio e Colico-Chiavenna.

Domanda di concessione del tronco di ferrovia da Lanzo a Germagnano.

Domanda della Impresa B. Grondona per la restituzione del deposito cauzionale prestato per i lavori occorsi alla squadra rialzo veicoli della stazione di Alessandria.

Convenzione col signor Ossola per la costruzione di un balcone a distanza ridotta dalla ferrovia Genova-Ventimiglia.

Convenzione colla Ditta Cogo, per attraversare con conduttura elettrica e con linea telefonica le ferrovie Airasca-Cavallermaggiore e Bricherasio-Barge.

Convenzione col signor Frugone per la costruzione di un muro a distanza ridotta dalla ferrovia Succursale dei Giovi.

Convenzione per l'attraversamento con conduttura elettrica delle linee Mestre-Cormons; Treviso-Motta e Mestre-Portogruaro.

Convenzione con la Manifattura Tosi per sottopassare con condutture elettriche e telefoniche la linea Milano-Torino.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

RETE MEDITERRANEA:

Nuovo noleggio di 1000 carri e proroghe del noleggio di 200 carri chiusi, 300 carri aperti, 200 carri chiusi, 237 carri aperti, 199 carri chiusi, 100 carri chiusi e 150 carri chiusi, per L. 1,222,549.06.

Rifacimento con rotaie d'acciaio da metri 12 del I tipo FF. CC. di metri 5968.39 di binario in ferro del modello Calabrese, sul tronco Santa Caterina-Guardavalle della linea Taranto-Reggio, L. 54,870.

Rifacimento con rotaie d'acciaio da metri 12 del I tipo FF. CC. di metri 2605 di binario in ferro del modello Calabrese fra le stazioni di Crucoli e di Cirò fra i km. 190.190 e 192.815 della linea Taranto-Reggio, L. 24,160.

Rifacimento con rotaie d'acciaio da metri 12 del I tipo FF. CC. di metri 9870 di binario in ferro del modello Calabrese, sul tronco Amendolara-Trebisacce della linea Taranto-Reggio, L. 85,320.

Rifacimento con rotaie d'acciaio da metri 12 del I tipo FF. CC. di metri 5710 di binario in ferro del modello Calabrese, sul tronco S. Marco Roggiano-Mongrassano, L. 52,050.

Rifacimento con rotaie d'acciaio da metri 12 del I tipo FF. CC. di metri 646 di binario in ferro del modello Calabrese e di un deviatoio semplice in ferro del modello stesso con altro in acciaio del I tipo riformato sulla linea Reggio Bivio-Reggio Porto, L. 7070.

Rifacimento con rotaie d'acciaio da metri 12 del I tipo FF. CC. di metri 4000 di binario in ferro del modello Calabrese, sul tronco Bovalino-Gerace della linea Taranto-Reggio, L. 37,230.

Ricostruzione delle nicchie 4 e 9 e costruzione di un tratto d'arco rovescio lungo metri 5 in corrispondenza di esse nella galleria Corica fra i km. 229.464 e 230.284 della linea Reggio-Castrocucco, L. 4300.

Sistemazione del servizio d'acqua nella stazione di Spezia per aumentare la potenzialità di rifornitura delle locomotive, L. 965.

Consolidamento della scarpata sinistra del rilevato ferroviario fra i km. 234.110 e 234.138 della linea Empoli-Chiusi, L. 1200.

Sostituzione di una gru da pesi della portata di 6 tonnellate ad altra da 3 tonnellate esistente sotto il capannone dei marmi lavorati nella stazione di Carrara, L. 5300.

Acquisto e messa in opera di un tornio a filettare ad incavo con banco mobile destinato all'officina di Roma, L. 5300.

Difesa della ferrovia contro le mareggiate fra le stazioni di Falerno e S. Eufemia Marina e cioè fra i kilometri 252.965 e 253.134 della linea Reggio-Castrocucco, L. 21,740.

Lavori per armare provvisoriamente d'urgenza e per ricostruire i soffitti di 19 locali nella stazione di Luino, nonchè il soffitto del locale adibito a magazzino per l'olio e per i combustibili nel deposito locomotive italiano, L. 1185.

Consolidamento di un tratto della scarpata sinistra della trincea Fiorelli fra le stazioni di Roma, Tuscolana e S. Paolo ai km. 7.121 e 7.166 della linea Roma-Pisa, L. 19,900.

Costruzione di nove drenaggi a consolidamento della scarpata sinistra della trincea Fiorelli fra i km. 6.969 e 7.297 della linea Roma-Pisa, L. 6700.

Consolidamento del corpo stradale al km. 169.843 e dell'acquedotto al km. 169.850 della linea Eboli-Metaponto, L. 8082.

Pavimentazione e costruzione di un fognolo nel piazzale interno del magazzino merci a grande velocità in arrivo della stazione di Roma-Termini, L. 6186.

Prolungamento e ricarico della scogliera di presidio al ponte sul Tanaro presso Alessandria, L. 43,875.

Riparazione dei danni causati alla ferrovia fra le stazioni di Strongoli e Cotrone dalle pioggie, L. 12,284.72.

Acquisto e messa in opera nelle officine di Torino di una macchina a più cilindri per spianare lamierini e di una cesoia grande per tagliare lamiere d'acciaio fino a 28 mm. di spessore, L. 13,574.57.

Impianto a S. Giuliano Piemonte di una gru da pesi da 3 tonnellate, a piatto in ghisa detto senza fondazione, proveniente dalla stazione di Borgio Verezzi, L. 297.

RETE ADRIATICA:

Lavori per consolidare gli attacchi delle lungherine metalliche del ponte sul Canal Grande nella stazione marittima di Venezia e per aggiungere collegamenti trasversali fra le lungherine medesime, L. 3700.

Nolo di 1000 carri chiusi e 200 carri aperti, L. 481,745.45.

Primo risanamento e completamento della massicciata nelle tratte Modena-Soliera e Suzzara-Motteggiana della linea Mantova-Modena, L. 60,500.

Avvenuta parziale demolizione e successiva ricostruzione del ponticello sifone, di luce metri 1 al km. 31.137 della linea Verona-Mantova, L. 896.

Lavori per arrestare la frana esistente a monte della ferrovia al km. 305.100 della linea Firenze-Chiusi-Roma, L. 4300.

Costruzione di un sottovia di metri 2 di luce in sostituzione dell'attuale di metri 2.90 nella stazione di Squinzano sulla linea Bologna-Otranto, L. 22,100.

Copertura di un cunettone e di un fosso di scolo nella stazione di Bologna, L. 970.

Impianto di binarii tronchi per il carico e lo scarico diretto delle merci nella stazione di Verona Porta Vescovo, L. 9000.

Rete Sicula:

Rifacimento in acciaio di metri 44,472.66 di binario e di 62 scambi semplici in ferro, nonchè delle campate in ferro della lunghezza complessiva di metri 147 che precedono alcuni di detti scambi, L. 317,434.84.

Lavori resi necessari in seguito ai danni arrecati da forti pioggie e da mareggiate lungo il tratto fra Messina e Alcantera della linea Messina-Catania-Siracusa, L. 16,460.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Aumento e sistemazione dei serbatoi dell'acqua potabile per i fabbricati della stazione di Torino P. N., per L. 5500.

Rivestimento della sponda destra in prossimità a valle del pennello Marazio, e di sponda sinistra in prossimità a monte del pennello Sesiella in difesa del ponte sul Sesia della linea Torino-Milano, per L. 11,700.

Opere di difesa in sponda destra a valle sulla Stura, al chilometro 9.290-9.400 della linea Torino Milano, fra le stazioni di Torino-Succursale e di Settimo, per L. 4100.

Ampliamento dello scalo merci della stazione di Candia Lomellina, per L. 11,200, oltre il materiale metallico d'armamento.

Rete Adriatica:

Rifacimenti e rinnovamenti di binari durante l'esercizio 1902-903, per L. 322,560.

Ampliamento e sistemazione del servizio merci e prolungamento dei marciapiedi nella stazione di Alseno, per l'importo di L. 23,700, delle quali L. 9000 per i lavori da appaltarsi.

Acquisto, in aumento di dotazione, di 68 locomotive; di 140 carrozze a 2 e 3 sale (serie AABR, ABI, ABIV e CT; di 60 bagagliai, di cui 20 occorrenti per il servizio postale, serie DU, e 40 per le merci, serie DQ; 1250 carri, dei quali 1050 coperti per merci e bestiame, serie G, e 200 scoperti a sponde alte, serie MI, per la spesa complessiva di L. 23,700,000.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Gare aggiudicate*).

Presso la Società esercente la Rete Adriatica ha avuto luogo la gara per la fornitura di una piattaforma da metri 5. Hanno concorso le cinque Ditte seguenti, facendo rispettivamente il prezzo per tonnellata: Dell'Orso L. 468.75; Officine Meccaniche, già Miani e Silvestri, di Milano, L. 595; Officine Nazionali di Savigliano L. 530; Larini, Nathan e C. L. 430; Acciaierie e Fonderie di Terni L. 420, alla quale ultima Ditta è rimasta provvisoriamente aggiudicata la fornitura.

(*Biglietti di andata e ritorno*).

La Società esercente la Rete Adriatica ha disposto perchè la fermata di Lison sia abilitata, in via d'esperimento, al rilascio di biglietti di andata e ritorno delle tre classi per le stazioni di Portogruaro, San Stino di Livenza, S. Donà di Piave e Venezia.

><

Sentenze di Cassazione e di Corte d'Appello.

In materia di *irresponsabilità dello Stato nella costruzione di strade provinciali*, la Cassazione di Roma, a sezioni unite, ha sentenziato quanto segue: « La costruzione di una strada provinciale da parte della provincia o dello Stato per conto di questa, è atto d'impero, e non può la Provincia nè lo Stato essere passibile di azione alcuna per gli errori e le colpe commesse dai suoi agenti nella esecuzione dell'opera a loro affidata. Ove da tale costruzione sia derivato un danno permanente al privato, questo ha diritto al risarcimento per effetto dell'articolo 46 della legge sulle espropriazioni per pubblica utilità.

« Quando lo Stato, per virtù di legge, costruisce una strada provinciale in luogo e per conto della Provincia, a questa, e non allo Stato spetta l'obbligo di risarcire i danni ai privati ».

— La Corte d'appello di Napoli ha sentenziato quanto appresso in materia di *strade provinciali:* « Lo Stato non è responsabile dei danni dipendenti dalla costruzione di una strada provinciale da Esso eseguita in luogo e per conto della Provincia in virtù della legge 23 luglio 1881, quando la strada sia già stata collaudata e regolarmente consegnata all'Amministrazione provinciale. Il concorso dovuto dallo Stato per la costruzione delle strade provinciali di serie deve commisurarsi sulla sola spesa effettiva occorsa e non si estende anche al risarcimento dei danni permanenti che siano conseguenza della costruzione.

— La Cassazione di Torino, giudicando in una causa Plezza-Maleta contro la provincia di Pavia, riguardante la materia delle *strade nazionali e provinciali*, ha emesso la sentenza seguente: « Affinchè, ai termini dell'art. 34 della legge sulle opere pubbliche, i proprietari e gli utenti dei canali artificiali attraversanti una strada possano essere esonerati dall'obbligo di provvedere alla manutenzione e ricostruzione dei ponti esistenti sopra i loro canali; occorre che provino la preesistenza di questi canali alla strada, non considerata nello stato attuale, ma a qualsiasi strada minore e diversa che risulti esistita anticamente al posto della strada attuale. Nella specie, tale obbligo incombe al proprietario di una roggia attraversante una strada nazionale o provinciale, benchè la roggia preesistente alla detta strada, quando risulti che anticamente e prima che fosse costruita la strada nazionale o provinciale, già esisteva per lo stesso scopo una strada comunale.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Con recente decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio è stata approvata la estensione delle tariffe locali N. 201, 202, 203, 204, 205, 207, 212 e 407, piccola velocità e alla linea Salerno-Mercato San Severino in conformità alla proposta all'uopo presentata dalla Mediterranea, d'accordo coll'Adriatica.

— Il Ministro dei Lavori Pubblici, d'intesa cogli altri Ministri interessati ha approvato le seguenti proposte della Società esercente la Rete adriatica relative a campioni speciali di tariffa.

a) Proposta di rinnovare alle stesse condizioni per la durata di un anno, la concessione accordata alla Ditta Schiaffino-Roncallo e Comp. per trasporto di carbon fossile da Venezia a Pontelagoscuro, estendendola ai trasporti

di coke, antracite, polvere di coke — escludendo qualunque altra specie di combustibile ed elevando il quantitativo minimo d'impegno da L. 2500 a 2800 tonnellate;

b) Proposta di concessione alla Ditta Antonio Passalenti di effettuare i suoi trasporti di carbone vegetale destinato in Italia dall'Austria-Ungheria per la via di Cormons alle seguenti condizioni: impegno di trasportare non meno di 400 vagoni di carbone vegetale, nel periodo di un anno, in provenienza da stazioni austro-ungariche (via Cormons), ed in destinazione di Udine, effettuando poi la rispedizione da Udine per stazioni della Rete adriatica e comuni con la Mediterranea; applicazione in via di rimborso dei prezzi stabiliti dalla parte II-A della vigente tariffa austro-ungarica da Cormons, transito alle definitive destinazioni adriatiche o comuni con la Mediterranea, da computarsi come se non fosse avvenuta alcuna interruzione sulla percorrenza italiana;

c) Proposta per la quale la concessione accordata alla Società anonima « Miniere solfuree Trezza di Romagna » per trasporti di zolfo da Cesena e da Faenza è modificata coll'aggiunta di nuove destinazioni e colla soppressione di altre, ed è rinnovata fino a tutto luglio 1903 col vincolo di un quantitativo minimo di 6000 tonnellate complessivamente fra zolfo macinato ed in pani.

><

Strade Ferrate Secondarie.

Prospetto dei prodotti del traffico ottenuti a tutto il mese di aprile del corrente esercizio finanziario, in confronto di quelli avutisi nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Indicazione delle ferrovie	Esercizio 1901-1902	Esercizio 1900-1901	Differenza
Vicenza-Treviso e Vicenza-Thiene-Schio	1,085,791	1,048,275	+ 37,516
Sarde Comp. Reale	1,580,631	1,634,146	— 53,515
Secondarie Sarde	654,039	649,002	+ 5,037
Milano-Saronno-Erba	3,115,791	2,947,321	+168,470
Novara-Seregno	651,769	418,424	+ 33,345
Conegliano-Vittorio	96,469	87,617	+ 8,852
Parma-Suzzara	186,260	182,711	+ 3,549
Schio-Arsiero e Schio-Torrebelvicino	155,042	148,299	+ 6,743
Udine-Cividale-Confine	452,484	399,456	+ 53,028
Camposampiero-Montebelluna	166,896	171,502	— 4,606
Bologna-Massalomb.	319,851	289,212	+ 30,639
Arezzo-Stia	139,185	133,131	+ 6,054
Torino-Ciriè-Lanzo	610,514	592,752	+ 17,762
Torino-Rivoli	132,449	135,476	— 3,027
Settimo-Rivarolo-Castellamonte	422,476	418,966	+ 3,510
Palermo-Mars.-Trap.	1,494,614	1,453,434	+ 41,180
Sassuolo-Mod.-Finale	282,556	268,677	+ 13,879
Santhià-Biella	609,579	586,615	+ 22,964
Ferr. di Reggio Em.	311,319	279,506	+ 31,813
Roma-Albano-Nettuno	494,548	586,296	— 91,748
Ofantino-Margherita di Savoia	20,873	20,971	— 98
Bergamo-Ponte Selva	474,650	421,584	+ 53,066
Sassi-Superga	16,306	16,788	— 482
Fossano-Mondovì	34,940	32,706	+ 2,234
Menaggio-Porlezza e Luino-Ponte Tresa	81,348	77,382	+ 3,966
Napoli-Nola-Baiano	378,349	371,717	+ 6,632
Poggibonsi-Colle	63,933	58,804	+ 5,129
Arezzo-Fossato	352,981	370,914	— 17,933
Basaluzzo-Frugarolo	9,745	8,625	+ 1,120
Palermo-Corleone	257,649	232,451	+ 25,198
Monteponi-P. Vesme	8,066	7,139	+ 927
Gozzano-Alzo	28,147	22,014	+ 6,133
Ferrara-Suzzara	365,520	319,920	+ 45,600
Modena-Vignola	78,702	68,524	+ 10,178
Napoli-Pozzuoli-Cuma	259,730	260,062	— 332
Verona-Caprino	117,503	109,252	+ 8,251
Napoli-Ottaiano	194,950	193,413	+ 1,537
Cerignola Staz.-Città	66,208	63,923	+ 2,285
Economiche Biellesi	182,292	186,270	— 3,978
Sant'Ellero-Saltino	26,786	32,000	— 5,214
Roma-Ronciglione	539,400	559,680	— 20,280
Varese-Porto Ceresio	76,170	71,050	+ 5,120
Circumetnea	505,866	524,688	— 18,822
Tortona-Castelnuovo	19,870	20,527	— 657
Rezzato-Vobarno	178,219	127,048	+ 1,171
Iglesias-Monteponi	3,573	3,821	— 248
Bari-Putignano	107,290	81,030	+ 26,260
Mandela-Subiaco	34,501	10,840	+ 23,661
Totale generale L.	17,395,830	16,903,961	+491,869

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Biella-Gattinara. — Il giorno 7 p. v. agosto avrà luogo in Gattinara una riunione di senatori, deputati e consiglieri provinciali, nonchè dei sindaci dei paesi interessati alla costruzione della linea ferroviaria Gattinara-Biella, per l'approvazione di un progetto degli ingegneri Manfredini di Milano e Zanino di Bologna. La nuova ferrovia, a scartamento ordinario, partendo da Biella, toccherà Cossato e Masserano, e si riallaccierà a Gattinara alla direttissima Torino-Sempione.

Per l'esecuzione dell'importante progetto si è costituito un Comitato promotore, composto dal vostro pro-sindaco senatore Badini, dall'on. Pozzo, dal sindaco di Milano, senatore Mussi, dai sindaci di Biella, Gattinara, Cossato e Masserano, e dal prof. avv. Pipia, consulente legale di quest'ultimo Comune.

La costruzione della linea verrà assunta da una Società.

Ferrovia Cuneo-Nizza. — Nella seduta del 17 corrente, il Consiglio provinciale di Torino approvava all'unanimità il seguente ordine del giorno, proposto dal senatore Sambuy in merito alla ferrovia Cuneo-Nizza:

« Il Consiglio provinciale, fedele interprete delle giuste aspirazioni di questa regione, in pieno accordo coi voti già manifestati dal Municipio di Torino e dalla Provincia di Cuneo, si rivolge al Governo del Re affinchè nelle favorevoli circostanze create dalle recenti deliberazioni del Parlamento francese non ritardi la presentazione dei provvedimenti legislativi atti ad unire direttamente il Piemonte a Nizza ed al mezzogiorno della Francia ».

Ferrovia Portomaurizio-Garessio. — Il cav. Alessi ha ultimato un progetto completo di ferrovia a scartamento normale e doppio binario da Portomaurizio-Oneglia a Garessio.

Il progetto si compone di una planimetria generale in scala da 1 a 10 mila. Un profilo longitudinale in scala da 1 a 10 mila per distanze ed uno a mille per altezze. Sezioni trasversali in scala da 1 a 200 tipi normali ed opere d'arte in scala da 1 a 200. Computi metrici e perizia preventiva. Un piano regolatore per creazione del porto Umberto I, utilizzando gli attuali porti di Oneglia e Portomaurizio, in scala da 1 a 2000. Un profilo geologico in scala da 1 a 50 mila e finalmente un'ampia relazione a stampa che accompagna il progetto.

Il cav. Alessi ha dedicato il suo progetto al Re.

Ferrovia elettrica Chiento-Nerina. — Il Comitato permanente presenterà prossimamente, in un'adunanza dei rappresentanti di tutti i paesi interessati alla costruzione di questa linea, il progetto definitivo studiato e compilato dall'ing. Pagnani-Fusconi, per esser presentato all'approvazione del Governo. La linea in questione avrebbe una lunghezza di m. 116,296.25.

Ferrovie Ferrara-Copparo e Chieti-Stazione. — Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha ritenuto che possa approvarsi con alcune avvertenze il progetto esecutivo della ferrovia a sezione normale da Ferrara a Copparo e il progetto esecutivo della ferrovia elettrica fra Chieti e la stazione omonima sulla linea Pescara-Aquila.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° al 10 luglio 1902.* — Nella decade dal 1° al 10 luglio 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 4,003,973.97, con un aumento di L. 172,888.91 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Per la ferrovia Locarno-Bignasco.* — Domenica scorsa si tenne a Cevio un'adunanza dei delegati dei Comuni interessati nella ferrovia Locarno-Bignasco sotto la presidenza del sig. avv. Florindo Respini, sindaco di Cevio. Venne nominato un grande Comitato, presieduto dal sig. avv. Florindo Respini e con sede a Cevio, composto di 42 membri.

— *Ferrovia funicolare elettrica Vevey-Montpélerin.* — Fra le numerose ferrovie funicolari svizzere è da ricordarsi questa che riunisce Vevey con Chardorse e Beaumarochare. Questa breve linea è lunga km. 1.588 con una differenza di livello di m. 416, la pendenza varia dal 10 al 54 0[0. Le curve sono di m. 500 di raggio. Il tunnel è m. 114. La linea è a ballast per 960 m. e per 660 in perfetta muratura. Le longarine sono kg. 23.2 a metro. La fune è 31.6 mm. di diametro. L'equipaggiamento stabile della via consiste in pulegge che guidano la fune. Il materiale mobile consiste in due carri; sono allacciati permanentemente a ciascuna fine della fune. La fune è azionata da una corrente elettrica diretta che si trasmette alle pulegge da una dinamo di 70 C V.

L'impianto è stato fatto dalla Casa Reuter di Winterthur.

La corrente è presa da una settostazione su coppia di funi di m. 603,000.

Dall'apertura si sono avuti 13,000 passeggieri a mese e 120 tonn. di mercanzie con 20 treni al giorno. I biglietti vanno da 0.75 in terza classe a L. 2.10 in seconda classe, semplici e d'andata e ritorno.

Ferrovie Francesi. — *Risultati del 1901.* — Il *Journal Officiel* ha pubblicato la statistica dei prodotti ferroviari durante il 1901. I risultati ottenuti sono sensibilmente inferiori a quelli dell'anno precedente. Durante gli anni 1901 e 1900 i prodotti di ciascuna delle Compagnie principali furono:

	1901 franchi	1900 franchi
Nord	231,017,075	248,570,964
Est	176,516,044	187,988,944
Ovest	178,421,667	187,034,484
Parigi a Orléans	223,917,300	228,880,020
Paris-Lyon-Méditerranée	445,854,111	460,723,818
Mezzogiorno	107,341,671	108,695,373
Cintura di Parigi	7,934,489	9,192,302
Grande Cintura	6,500,375	7,483,467
Totali	1,377,502,732	1,438,569,372

Siamo dunque in presenza di una diminuzione totale di prodotti per il 1901 di 61,066 franchi che si ripartiscono così:

Nord	17,553,889
Est	11,472,900
Ovest	8,612,817
Parigi-Orléans	4,962,720
P. L.-M.	14,869,707
Mezzogiorno	1,353,702
Cintura di Parigi	1,257,813
Grande Cintura	983,092

In quanto alle altre Compagnie, i prodotti sono stati di 9,161,638 franchi contro 9,749,357 franchi nel 1900, cioè di 587,719 franchi inferiori l'anno scorso a quello dell'Esposizione.

Ferrovie Russe. — La *Gazzetta di Pietroburgo* ha da Vladicaucaso che la Società della ferrovia di Vladicaucaso è stata autorizzata a costruire una linea verso il Mar Nero con diramazione a Maïkop.

Ferrovie in Cina. — I giornali pubblicano un dispaccio da Pechino dicente che un editto ordina il compimento dei lavori di costruzione della ferrovia Pechino-Hankav, autorizzante l'emissione di 40 milioni di dollari in oro in obbligazioni. La linea avrà la lunghezza di settecento miglia.

Ferrovia al Congo. — Il giornale *Métropole* pubblica che nello Stato libero del Congo si è costituita sotto la presidenza dell'inglese Williams, il quale pretende di avere scoperto dell'oro nel Catamga, una Società allo scopo di studiare la costruzione e l'esercizio di una ferrovia che riunisca un punto della frontiera meridionale dello Stato libero con un punto situato sul fiume Lualaba al sud del suo confluente col Loubouri.

Notizie Diverse

Commissione per le bonifiche. — La legge 7 luglio corrente, oltre ad avere autorizzato la spesa di 63 milioni per varie opere di bonifica, modificò sensibilmente le disposizioni relative al bonificamento idraulico dell'Agro romano. Stabilì, cioè, che le spese per le opere principali siano ripartite secondo la regola comune, in ragione del sessanta per cento a carico dello Stato, del dieci per cento a carico della Provincia, del dieci per cento a carico del Comune e del venti per cento a carico dei proprietari interessati, i quali finora erano esonerati da ogni contribuzione. La legge dispose inoltre che le minori opere di bonifica, poste fin'oggi a carico esclusivo dei proprietari, siano d'ora innanzi eseguite coi contributi dello Stato, della Provincia e del Comune per tre decimi della spesa.

A preparare il regolamento per l'esecuzione della detta legge, il Ministro dei Lavori Pubblici, on. Balenzano, ha istituito, con decreto del 17 corrente, una Commissione, che ha altresì l'incarico di proporre variazioni ed aggiunte al regolamento 21 ottobre 1900 per l'esecuzione del testo unico della legge 26 marzo 1900 sulle bonificazioni delle paludi e dei terreni paludosi.

La Commissione è composta dei deputati on. Celli e Tedesco, dell'Ispettore del Genio Civile, comm. Fornari, dell'Ispettore superiore per le opere idrauliche, comm. Barbarisi, e del Capo-sezione, cav. De Vito; e si riunirà il 25 corrente per nominare nel suo seno il presidente e iniziare i suoi lavori.

Opere pubbliche. — Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha dato parere sulle seguenti opere:

Ha approvato lo schema di convenzione fra il Ministero delle Finanze, il Ministero della Guerra ed il Comune di Caserta per la sistemazione della derivazione del con-

dotto Carolina in servizio della villa Reale, delle caserme e della città;

Ha dato parere favorevole ai progetti di massima della bonifica di Vada e Collemezzana con le torbide del fiume Cecina in provincia di Pisa; alla domanda del Comune di Toscolano per la retrocessione dalla terza alla quarta classe del porto sul lago di Garda; al progetto per la costruzione di un ponte in ferro sul Po fra Corbola e Bottrighe, in provincia di Rovigo;

Ha infine sospeso il parere sul progetto di massima riformato sul bonificamento del Pantano di Sessa, mediante prosciugamento meccanico, in provincia di Caserta.

Importazione di carbone fossile a Genova. — Nei primi cinque mesi del corrente anno furono importate a Genova tonn. 1,014,608 di carbone fossile, di cui 162,795.74 tonn in gennaio, 197,131 in febbraio, 278,429 in marzo, 199,483 in aprile e 176,770 in maggio.

Il suddetto quantitativo proveniva dai porti seguenti, cioè; 438,309 tonn. da Cardiff e Barry, 37,409 da Newport, 23,961 da Swansea, 268,588 da New-Castle e Shields, 11,744 da Sunderland, 4882 da Blyth, 7416 da W. Hartepool, 4624 da Hull, 4582 da Grimsby, 6011 da Liverpool, 56,455 da Glasgow, 3291 da Ardrossan, 931 da Lefthil, 21,396 da Methil, 1597 da Londra, 16,866 da Port Talbot, 49,815 dai porti americani, 700 dalla Germania, 2200 dall'Australia, 400 dalla Francia, 400 da Anversa e 25 da Amsterdam.

Nei primi cinque mesi del 1901 furono importate tonnellate 834,175, donde un aumento nelle importazioni del corrente anno di tonn. 180,433.

Un Congresso internazionale contro i « trusts ». — De Witt, Ministro delle Finanze in Russia, con un articolo del suo organo *Wiestnik Finanzof* propugna la formazione di un Congresso internazionale contro i Sindacati internazionali industriali e i « trusts », la cui azione è funesta alle industrie nazionali. Questo articolo, che attacca la Germania e gli Stati Uniti, si ritiene un'avvisaglia di guerra di tariffe, ed è commentatissimo nei centri commerciali.

Miniere di carbone nel Transvaal. — Appena dopo l'entrata degli Inglesi in Johannesburg, questi si sono dati da fare per sfruttare nel modo più rapido ed efficace le regioni carbonifere poste al sud ed all'est della città, dopo che si era già ottenuta nel 1898 una produzione di circa 1.91 milioni di tonnellate, del valore di 16.04 milioni di corone.

A tale scopo i proprietari delle miniere di Johannesburg hanno fatto venire degli ingegneri dall'America del Nord, i quali posseggono larghe cognizioni acquistate nelle regioni carbonifere della Pensilvania, per applicare i metodi americani più moderni per lo sfruttamento delle miniere carbonifere.

Secondo il parere di persone competenti, l'avvenire dei depositi di carbone del Transvaal sarà dei più favorevoli.

Trust di manifatture giapponesi di seta. — L'*Handels Museum* di Vienna annunzia che le otto manifatture di seta le più importanti del Giappone hanno costituito un *trust* con capitale di più di 15 milioni di *jens*. L'esercizio comune ha cominciato il 15 aprile scorso.

Trust delle Società di petrolio nel Texas. — Sette Società di petrolio che esercitano il distretto petrolifero del Texas, ma che hanno la sede nell'America del Nord (Michigan e Ohio), si sono unite in una sola Società col nome « Michigan Diamond Oil Co. » con sede in Detroit (Michigan), col capitale di 6 milioni di dollari.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Prefettura di Brescia (26 luglio, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori di ricostruzione di un ponte in ferro sul torrente Val Gravagna, nell'abitato di Cedegolo, nel comune di Grevo, lungo il tronco da Breno ad Edolo, della strada nazionale n. 17, per complessive L. 17,000, delle quali L. 14,255.38 a base d'asta e L. 2744.62 a disposizione. Cauz. provv. L. 700. Ultimazione lavori 90 giorni. Documenti 16 luglio, ore 16.

Municipio di Avellino (28 luglio, ore 10). — Appalto dei lavori per la costruzione della strada rotabile Aquilonia-Stazione omonima pel percorso di m. 11.300, L. 99,000. Cauz. provv. L. 4000. Dep. spese L. 250. Fatali 13 agosto, ore 12.

Municipio di Montaione — Firenze — (28 luglio, ore 9). — Appalto dei lavori relativi alla rettificazione della strada comunale San Vivaldo Torri in comunità di Montaione, L. 10,523.74.

R. Prefettura di Vicenza (28 luglio, ore 10, unico incanto). — Appalto dei lavori di sistemazione e difesa frontale a sinistra di Astico, fronte Rasotto, superiormente alla località Bovone nel Comune di Sandrigo, L. 23,100, Documenti 23 luglio. Cauz. decimo. Dep. spese L. 1250. Cauz. provv. L. 1000.

Deputazione Provinciale di Caserta (28 luglio, ore 12, miglioramento di ventesimo). — Appalto dei lavori di manutenzione della strada di Sora, secondo tratto, colla traversa per la stazione di Roccasecca, di Ceprano, Marsicana ed Isola Casamari, di m. 44,005.45, per anni 5 e per annue L. 16,206.25, di cui L. 3500 per lavori a corpo e L. 12.706.25 per lavori a misura, oltre a L. 1100 a disposizione e L. 4800 per salario a 10 cantonieri, provvisoriamente aggiudicato col ribasso dell'1 0|0. Cauz. provv. L. 1500. Cauz. definitiva L. 3500.

Direzione Artiglieria di Spezia, Napoli e Venezia (28 luglio, ore 11). — Appalto della fornitura di lamiere e verghe profilate di ferro omogeneo zincate e verghe trafilate di ferro non zincate, per L. 29,018.87. Cauzione L. 2902 in tesoreria, fatali 19 agosto, ore 12.

Municipio di Messina (29 luglio). — Appalto dei lavori di costruzione della traversa interna del comune di San Piero Patti, per L. 26,600.

Direzione Autonoma del Genio Militare — Spezia — (29 luglio, ore 10, unico incanto). — Appalto delle opere occorrenti alla costruzione di una tettoia per la conservazione dei legnami sulla spianata di S. Vito nel R. Arsenale di Spezia, L. 12,000. Cauz. L. 1300. Consegna lavori 90 giorni. Documenti 26 luglio.

Direzione Genio Militare — Venezia — (29 luglio, ore 9, unico incanto). — Appalto della manutenzione degli immobili destinati ad uso militare nella piazza di Venezia ed estuario, escluso il territorio di Chioggia, dal 1° luglio 1902 al 30 giugno 1905, L. 144,000. Cauz. provv. L. 14,400 e L. 4000 per spese.

Direzione Genio Militare — Veneziá — 30 luglio, ore 9, unico incanto). — Appalto dei lavori per la manutenzione degli immobili ad uso militare nelle piazze Conegliano e Vittorio, dal 1° luglio 1902 al 30 giugno 1905, L. 9000. Cauz. provv. L. 900 e L. 400 per spese.

Intendenza di Finanza — Cosenza — (30 luglio, ore 10, unico incanto). — Appalto dei lavori di costruzione di un edificio in contrada Sant'Antonio di Calopezzati ad uso di caserma della brigata delle Guardie di Finanza di Santa Tecla, L. 12,293.50. Cauz. provv. L. 500. Consegna lavori 4 mesi.

Municipio di Neive — Cuneo — (30 luglio, ore 9). — Appalto dei lavori per la costruzione di un edificio scolastico nella frazione Brino, L. 23,928.35. Cauz. L. 1000. Ultimazione lavori 12 mesi. Fatali 15 giorni dopo.

Municipio di Savona — Genova — (31 luglio, ore 10). — Appalto dei lavori generali in terra ed opere d'arte muraria per la sistemazione del cimitero di Savona, L. 556,000. Consegna lavori 3 anni. Cauz. provv. L. 28,000. Dep. spese L. 12,000. Cauz. def. L. 56,000. Fatali 23 agosto, ore 11.

Prefettura di Rovigo (31 luglio, ore 10). — Appalto dei lavori di difesa frontale della tratta d'argine destro del fiume Adige nella località Drizzagno Pradespin-Lendinara, L. 21,510. Cauzione provv. L. 800 e L. 600 per spese. Ultimazione lavori 150 giorni. Documenti sino al 22 luglio.

Prefettura di Firenze (4 agosto, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione di un muro di sponda lungo il fiume Lima e di sistemazione della Costa soprastante a difesa della strada nazionale n. 40 presso il chilometro 35 da Pistoia, per lire 21,666.82. Consegna lavori 6 mesi. Documenti 24 luglio. Cauzione provvisoria L. 1000.

R. Prefettura di Torino (5 agosto, ore 10, unico incanto). — Appalto dei lavori di costruzione di due briglie in muratura, con calce idraulica di Casale, nel torrente Prebecco in Comune di Chianoc, circondario di Susa, l'una per L. 12,095 e l'altra per L. 8569.44, e cioè per complessive L. 20,664.44. Consegna lavori giorni 90. Documenti 26 luglio. Cauz. provv. L. 600. Cauz. def. L. 2500.

Prefettura di Torino (5 agosto, ore 11, miglioramento di ventesimo). — Appalto dei lavori di costruzione di un corpo di fabbrica per trentanove celle di segregazione e relativi corridoi, ballatoi e cortili di passeggio ed ampliamento dell'Istituto di correzione paterna « La Generala », in territorio di Torino, provvisoriamente aggiudicato per L. 49,219, col ribasso, cioè, del 17 0[0. Documenti 25 luglio. Consegna 180 giorni.

Direzione Autonoma del Genio Militare — Spezia — (5 agosto, ore 10, def.). — Appalto dei lavori per la costruzione di scogliere per la fondazione del Molo Sud a Marola per l'imbarco del carbone sulle RR. Navi, L. 80,000. Cauz. L. 8000. Consegna lavori 400 giorni. Documenti 2 agosto, ore 16.

Prefettura di Cosenza (6 agosto, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti alla bonifica della Macchia della Tavola nella valle a sinistra del fiume Crati, fra il torrente Cocchiato ed il Valloncello Gattaragiata, presso la stazione ferroviaria di Torano-Lattarico, e di completamento e ripristino delle opere di bonifica esistenti fra la Pietra delle Lavandaie ed il torrente suddetto, in provincia di Cosenza, per complessive L. 870,450. Docum. 28 luglio. Cauz. provv. L. 51,000.

Prefettura di Reggio Calabria (6 agosto, ore 10, unico defin.). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti all'arginazione e prosciugamento della bonifica della Piana di Rosarno (primo lotto) sulla sinistra del fiume Mosina e dei suoi influenti Metramo e Vacale, in provincia di Reggio Calabria, per complessive L. 129,000. Docum. 29 luglio. Cauz. provv. L. 6500.

Municipio di Bagno di Romagna — Firenze — (7 agosto, ore 10). — Appalto dei lavori di costruzione d'un edificio scolastico a Bagno di Romagna, L. 30,305.03. Fatali 23 agosto, ore 12. Cauzione provvisoria L. 3030.50. Dep. spese L. 600. Consegna lavori 6 mesi.

Forniture diverse.

Aste.

Ministero Poste e Telegrafi — *Roma* — 31 luglio, ore 15.30, def.). — Appalto della fornitura di n. 4000 piastre di ghisa per l'impostazione, provvisoriamente aggiudicato per L. 37,140; di n. 1000 targhe di ghisa per l'impostazione, provvisoriamente aggiudicato per L. 2785.50; totale L. 39.925.50.

Direzione Generale del R. Arsenale di Venezia (4 agosto, ore 12, secondo incanto). — Appalto della fornitura alla R. Marina di oggetti di bronzo ed alluminio, L. 45,905.60, da consegnare al R. Arsenale di Venezia, provvisoriamente aggiudicato per L. 44,872.72, col ribasso cioè del 2.25 0[0. Cauz. provv. L. 4590.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Luglio 12	Luglio 19
Azioni Ferrovie Biella	L. 536	536
» » Mediterranee	» 430	429.50
» » Meridionali	» 635.25	638.50
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	» 388	388
» » » (2ª »)	» 370	370
» » Secondarie Sarde	» 226	226
» » Sicule.	» 654	654
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.* . .	» 336.75	338.50
» » Cuneo 3 0[0	» 357	357
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1[2 % . .	» 100	100
» » Mediterranee 4 0[0 . .	» 503	504
» » Meridionali.	» 334	335.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 322.50	321
» » » 2ª emiss. »	313.50	313
» » Sarde, serie *A*. . . .	» 335.50	336
» » » serie *B*. . . .	» 335.50	336
» » » 1879	» 335.50	336
» » Savona	» 356	356
» » Secondarie Sarde . . .	» 502.25	502.25
» » Sicule 4[0[0 oro. . . .	» 511	511
» » Tirreno	» 502	502
» » Vittorio Emanuele . .	» 362.50	364

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1902-1903. — *Dal 1° al 10 Luglio 1902.* — *1ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)				RETE SECONDARIA			
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze		Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	
Chilometri in esercizio .	**4760**	**4737**	+	**23**	**1028**	**1033**	—	**5**
Media.	**4760**	**4737**	+	**23**	**1028**	**1033**	—	**5**
Viaggiatori	1,455,441.56	1,465,484.43	—	10,042.87	70,288.49	75,994.93	—	5,706.44
Bagagli e cani. . . .	55,872.42	58,458.73	—	2,586.31	2,340.15	2,448.47	—	108.32
Merci a G.V. e P.V. acc.	369,280.31	348,982.47	+	20,297.84	14,824.97	12,957.45	+	1,867.52
Merci a P. V. . . .	1,953,265.78	1,794,515.07	+	158,750.71	82,660.34	72,243.56	+	10,416.78
TOTALE .	3,833,860.07	3,667,440.70	+	166,419.37	170,113.95	163,644.41	+	6,469.54
Prodotto per chilometro.	805.43	774.21	+	31.22	165.48	158.42	+	7.06

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

…RADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai …ati controindicati alle … sotto indicate: (… porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (2) 1a classe	Londra (2) 2a classe	Parigi (3) 1a classe	Parigi (3) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Londra (4) validità	Parigi (5) 1a classe	Parigi (5) 2a classe	Parigi (5) validità
…oncenisio										
… via Boulogne)	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
…	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
…)	214 40	147 95	141 75	97 80	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
…	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
…nova										
…)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—			
…)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
…	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—			
…)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Bologna										
… id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—			
…d.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
… a Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	178 25	—	—	6 mesi (*)			
…ia Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

ANDATA — Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio. — RITORNO

Andata

…ONI		1a e 2a classe		1a,2a,3a classe	1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a, 2a e 3a classe		Treno lusso PENINSULAR-EXPRESS part. da Londra il venerdì
					(*)		(***)		(1)
Ch.-Cross	Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		9 — p.
Victoria	—	—			11 — a.		—		—
…	—	11 05 a.			1 — p.		11 — p.		11 — p.
…(or. occ.)	Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
…(Buffet)	Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
		(F) W.R.	Déjeuner						
…(ora francese)	Par.	1 15 p.	1 30 p.		3 — p.		1 50 a.		1 — a.
…(Buffet)	Par.		1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		
…tel-	Arr.						2 29 a.		
	Par.						2 31 a.		
…	Par.			11 50 a.		4 10 p.			
…o.F.oc.	Arr.			1 30 p.		5 50 p.			
…	Arr.			1 34 p.		5 54 p.			
…ora fr.						(F) W.R.			
…	Par.			2 10 p.		6 17 p.			
…Central	Arr.		2 12 p.	2 15 p.		6 22 p.			
	Par.		2 25 p.			6 25 p.			
…(Buffet)	Arr.		4 12 p.		5 16 p.	—	4 04 a.		3 — a.
	Par.		4 17 p.		5 21 p.	—	4 09 a.		3 05 a.
…Nord	Arr.	4 45 p.	6 05 p.		6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		
…(Buffet-Hôtel)	Par.	—	6 33 p.		7 58 p.	9 21 p.	7 03 a.		Per la grande cintura
	Arr.	—	7 16 p.		8 42 p.	10 01 p.	7 43 a.		
…PLM (Buff.)		1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)		1a 2a cl.	1a 2a cl.	(M)	(N)	
	Par.	7 10 p.	8 50 p.	9 35 p.	10 20 p.	10 30 p.	9 20 a.	2 — p.	
…	Arr.	12 18 p.	1 31 a.	2 16 a.	2 48 a.	3 40 a.	2 17 p.	7 08 p.	9 35 a.
…	—	1 14 p.	8 27 a.	—	—	1 14 p.	10 48 p.	—	—
…	—	10 45 a.	—	7 51 a.	—	11 16 a.	7 33 p.	—	—
…	—	6 21 p.	10 49 a.	—	—	6 21 p.	—	—	—
…	—	9 05 a.	6 12 a.	—	7 01 a.	10 19 a.	7 01 p.	12 23 a.	1 46 p.
…	—	9 37 a.	6 41 a.	—	7 25 a.	10 55 a.	7 35 p.	12 47 a.	2 06 p.
…	—	1 46 p.	—	—	10 02 a.	8 04 p.	—	3 34 a.	4 51 p.
… (ora dell'Europa …) (2)	Arr.	18 55	—	—	14 22	4 55	—	8 20 a.	21 16
…	Par.	20 —	—	—	14 50	6 45	—	8 45	Sleeping-cars con Dining-car
…	Arr.	21 56	—	—	16 47	9 14	—	10 55	
…	Arr.	23 05	—	—	17 45	10 15	—	12 6	
…	Arr.	—	—	—	23 30	—	—	18 45	
…	Par.	20 05	—	—	15 —	5 25	—	8 40	
…	Arr.	23 20	—	—	18 25	8 45	—	12 —	
…San-Remo	—	5 45	—	—	23 33	—	—	16 44	
…	—	3 20	—	—	23 25	12 35	—	17 —	
…renze	—	7 15	—	—	1 20	17 28	—	19 15	
…rno	—	5 36	—	—	0 7	15 5	—	18 —	
…	—	10 10	—	—	7 —	19 15	—	23 43	
…	—	18 35	—	—	18 36	0 35	—	7 —	
…	—	—	—	—	8 16	—	—	18 7	
…	Par.	20 05	—	—	—	—	—	8 40	21 30
…	Arr.	21 32	—	—	—	—	—	10 13	22 59
…	—	2 31	—	—	—	—	—	14 50	3 01
…	—	7 13	—	—	—	—	—	23 —	6 40
…	—	21 48	—	—	—	—	—	10 59	17 20
…	—	6 34	—	—	—	—	—	18 3	Arrivo a Brindisi la domenica
…	—	13 10	—	—	—	—	—	23 25	
…	Arr.	18 35	—	—	—	—	—	7 —	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

Ritorno

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . Par.	8 50	—	—	15 5	Lusso	—	—
Roma . . . . —	14 30	—	—	23 10	—	—	—
Firenze . . . . —	21 10	—	—	6 10	—	—	—
Brindisi . . . . —	7 —	—	—	17 33	—	—	—
Ancona . . . . —	20 25	—	—	5 35	—	—	—
Bologna . . . . —	1 35	—	—	10 30	—	10 30	—
Alessandria . . . . . —	7 15	—	14 20	17 10	—	21 55	—
Torino . . . . Arr.	9 2	—	16 05	19 10	—	23 35	—
Brindisi . . . . . . Par.	—	—	18 35	—	—	9 42	—
Napoli . . . . —	8 50	—	15 50	—	—	23 15	—
Roma . . . . —	14 50	—	21 —	—	14 20	8 15	—
Livorno . . . . —	21 6	—	2 —	8 30	19 25	13 15	—
Firenze . . . . —	19 35	—	21 5	7 15	17 30	12 10	—
Pisa . . . . —	22 15	—	3 5	9 8	20 45	15 —	—
San Remo . . . —	18 32	—	1 45	8 9	—	14 15	—
Genova . . . . —	3 5	—	7 5	14 55	0 35	20 —	—
Torino . . . . Arr.	7 —	—	10 25	19 10	4 50	23 35	—
Venezia . . . . . . Par.	—	—	—	8 45	—	14 —	—
Milano . . . . Par.	—	—	7 5	16 —	—	20 15	—
Novara . . . . —	—	—	8 7	17 1	—	21 15	—
Torino . . . . Arr.	—	—	10 20	19 5	—	23 10	—
	(D)						
Torino . . . . Par.	7 45	—	13 30	19 30	—	—	24 —
Modane (ora franc.) . —	11 40 a.	—	5 45 p.	10 22 p.	—	—	3 20 a.
Chambéry . . . . . . —	3 8 p.	—	9 15 p.	12 36 a.	—	6 46 a.	5 57 a.
Aix-les-Bains . . . . —	3 43 p.	—	9 47 p.	12 59 a.	—	7 18 a.	6 20 a.
Chamonix . . . . . . —	7 40 a.	—	4 20 p.	—	—	—	—
Evian . . . . . —	12 37 p.	—	7 22 p.	—	—	4 3 a.	—
Genève . . . . —	1 50 p.	—	7 35 p.	9 28 p.	—	5 55 a.	3 27 a.
	1a cl.						
Dijon . . . . —	11 37 p.	—	2 39 a.	5 22 a.	—	1 25 p.	11 33 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	5 — a.	—	7 23 a.	9 41 a.	—	6 21 p.	5 15 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 11 a.		—	10 19 a.	—	6 50 p.	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	7 52 a.		—	11 4 a.	—	7 42 p.	
	1a,2a,3a	1a 2a cl.	(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl. W.R(A)		Pranzo 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord Par.	8 15 a.	—	9 45 a.	11 35 a.	—	9 — p.	
Amiens (Buffet) Arr.	9 52 a.	—		1 — p.	—	10 46 p.	
Amiens (Buffet) Par.	9 57 a.	—		1 4 p.	—	10 51 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	11 28 a.	—			—		
Boulogne (Buffet) Central Par.	11 30 a.	11 40 a.			—		
Boulogne Maritime ora fr. Arr.	11 35 a.	—			—		
Boulogne Maritime ora fr. Par.	11 50 a.	—			—		
Boulogne Maritime ora E. oc. Par.	11 46 a.	—			—		
Folkestone . . . Par.	2 — p.	—			—		
Boulogne-Tintelleries Arr.		11 44 a.			—	12 31 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.		11 46 a.			—	12 33 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.		12 27 p.		2 55 p.	—	1 12 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.		12 35 p.	1 5 p.	3 01 p.	—	1 21 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.		1 20 p.		3 19 p.	—	1 39 a.	
Calais Maritime ora Eur. occ. Par.		1 16 p.		3 15 p.	—	1 35 a.	
Douvres . . . . —		3 5 p.		5 15 p.	—	3 40 a.	
Londres Victoria . Arr.		—		7 — p.	—	—	
Londres Ch.-Cross. Arr.	3 45 p.	4 55 p.		—	—	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

…AZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende … muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe …ghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di … per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — *Vetture dirette da Boulogne verso P.-L.-M.* Una vettura di … con compartimenti a letto speciali va direttamente da Boulogne a Milano e Venezia col treno che parte da Boulogne alle 6.17 p. e da Parigi-Lione alle 10.20 ant. — *Da P.-L.-M.* … Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Calais col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 …-Nord alle 11.35 ant. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a … viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno … — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe … avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino.

Torino, 1902 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Bodoni, 2.

ANNO XXXV. Sabato, 26 Luglio 1902 NUM. 30.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

FERROVIE COMPLEMENTARI

Dalla Relazione elaborata e lodatissima della Commissione Reale per lo studio delle ferrovie complementari, presieduta dall'on. Giusso, togliamo le parti riguardanti le linee principali contemplate nel programma ferroviario.

Castelvetrano-Porto Empedocle.

Una delle più importanti linee fra le complementari è senza dubbio quella che doveva, secondo il concetto del legislatore, mettere in comunicazione le due città di Castelvetrano e di Porto Empedocle passando per Sciacca e Ribera. Lunga ed aspra è stata la disputa fra i Comuni di quella plaga meridionale quasi abbandonata della Sicilia per decidere se la strada ferrata dovesse seguire nel primo tratto da Castelvetrano il tracciato litoraneo per Selinunte e Menfi, ovvero l'interno per Partanna, Santa Margherita, Sambuca e Menfi; ma sia che si fosse adottato l'uno o l'altro tracciato, la linea, ideata a scartamento ordinario, sarebbe stata costosissima per le gravi difficoltà di costruzione derivanti dalla natura e dalla conformazione dei terreni, e di beneficio assai scarso, perchè il commercio dei prodotti tende al mare dall'interno dell'isola e poco si giova di linee litoranee e periferiche, e perchè male avrebbe servito i paesi, non potendosi con le modalità dello scartamento ordinario collocare le stazioni in prossimità degli abitati, come si può invece fare con le modalità dello scartamento ridotto; e per dippiù nella parte certamente più ricca di quella regione, cioè in quella che da Castelvetrano si estende sino a Sciacca, un'altra grande difficoltà si appalesava a prima vista, ed era che, seguendo il tracciato litoraneo, i Comuni più ricchi e popolosi, cioè quelli di Partanna, Gibellina, Santa Margherita e Sambuca, sarebbero rimasti tagliati fuori dalla strada ferrata, e col tracciato interno, mentre si sarebbe giovato a quei Comuni, per quanto si sarebbero avute le stazioni sempre, o quasi, a grande distanza, una città importante come Castelvetrano sarebbe stata allontanata dalla città e dallo scalo marittimo di Sciacca, per più di 35 chilometri.

Fra tutte queste difficoltà la Commissione, dopo un lungo e faticoso studio fatto dalla Sottocommissione sul posto, e dopo maturo esame, è venuta nella determinazione di escludere sì l'uno che l'altro progetto a sezione ordinaria e di proporre un'intera rete a scartamento ridotto, che comprenda il tracciato interno ed il litoraneo e si allacci il meglio possibile a tutte le ferrovie esistenti od in corso di costruzione. Essa sarebbe costituita di una linea interna da Castelvetrano per Partanna, Santa Ninfa, Gibellina, Salaparuta, Poggioreale, Santa Margherita, Sambuca, Giuliana, San Carlo, per discendere, in continuazione della linea in costruzione Corleone-San Carlo, affine di servire Burgio, Villafranca Sicula, Lucca Sicula, Caltabellotta ed allacciarsi alla litoranea passante da Sciacca; la linea litoranea per Selinunte, Porto Palo, Menfi, Sciacca, la quale continua poi per Ribera, Cattolica, Montallegro, Siculiana e Realmonte fino a Porto Empedocle; una diramazione da Ribera a Bivona, Alessandria della Rocca e Cianciana; il congiungimento Porto Empedocle con Girgenti mercè un binario interposto a quello della ferrovia esistente, e la continuazione per Favara e Naro a Canicatti, punti questi indicati dalla legge 20 luglio 1888; per ultimo una diramazione che da Naro per Camastra e Palma di Montechiaro giunga al mare dalla parte orientale sino a Licata.

Con questa rete di circa 322 chilometri, che conta ben 164 chilometri in più dalla linea Castelvetrano-Porto Empedocle colle sue antiche diramazioni, non solo si giova al movimento, quasi doppio, dei viaggiatori, non solo si mettono in rapida ed economica comunicazione tutti i centri agricoli e tutte le solfare di quella regione coi porti di Sciacca, di Porto Empedocle, di Licata, ma bensì con le stazioni di Castelvetrano, di Girgenti, di Canicatti e di Licata, delle reti Sicula-occidentale e Sicula, e con la stazione di San Carlo della strada ferrata, anche essa a scartamento di un metro, che da San Carlo giunge fino a Palermo; e così tale nuova rete, allacciandosi quest'ultima linea, formerà un insieme di circa 430 chilometri tutti dello scartamento di un metro, mediante i quali la parte meridionale dell'isola sarà congiunta nella maniera più facile, non solo ai suoi naturali punti di sbocco, ma anche con la parte settentrionale, cioè con Palermo.

L'ammontare del costo dell'intera rete, da nuovi ed accurati studi fatti dalla Commissione, risulta in L. 36,420,000, con una differenza in meno di circa 15 milioni di fronte

alla spesa della sola linea Castelvetrano-PortoEmpedocle.

Le spese d'esercizio, pel fatto dello scartamento ridotto e dell'applicazione di tutte le norme per il servizio economico, saranno molto minori che non con lo scartamento ordinario, col vantaggio anche per le popolazioni di una maggiore frequènza di treni. Al pubblico poi verrebbero altri grandi vantaggi, cioè tariffa sensibilmente ridotta, speciali facilitazioni per il trasporto dei lavoratori dei campi, degli operai e dei prodotti del suolo, ed il trasbordo gratuito delle merci ai transiti.

L'esecuzione di questa intera rete, la Commissione propone sia affidata all'industria privata, con un sussidio chilometrico di L. 7000 annue per 70 anni. La costruzione e l'esercizio della rete troveranno, a parere della Commissione, parecchie Società che vorranno assumerli, e già la Società Sicula ha fatto proposte al Governo.

Prima però di chiudere il breve capitolo che riguarda queste linee, la Commissione, quantunque abbia limitati i suoi studi e le sue proposte alla rete di sopra indicata, pure è unanime nel raccomandare al Ministero che nella concessione si voglia aggiungervi il breve tratto che congiungendo Bivona con Lercara, stazione della Società Sicula, verrebbe a togliere la nuova rete dalla dipendenza eccessiva, per il transito delle merci, dalla San Carlo-Palermo, fornendole un'altra comunicazione con Palermo da un lato e con Messina e Catania dall'altro. Similmente la Commissione ha anche ritenuto sia da prendersi in benevolo esame la domanda del Comune di Girgenti, appoggiata da quella Camera di Commercio, per ottenere che il tratto fra Porto Empedocle e Girgenti sia, almeno in parte, in sede propria con apposita stazione intermedia più comoda per quel Capoluogo di Provincia.

Restava ancora da esaminare se, essendosi abbandonata l'idea della linea a scartamento ordinario fra Castelvetrano e Porto Empedocle per sostituirla con una rete di linee a scartamento ridotto, siano ancora da corrispondersi dalle Provincie e dai Comuni le somme per i concorsi stabiliti dalle leggi. La Commissione, ritenuto che con la nuova soluzione lo Stato viene ad ottenere un'economia di spesa molto maggiore dell'importo dei detti concorsi, fu concorde nel proporre che tanto in questo caso come negli altri in cui per le linee decretate con la legge del 1879 fosse approvata la sostituzione dello scartamento ridotto a quello normale, siano da esonerarsi gli enti locali da qualsiasi contributo.

Direttissima Roma-Napoli.

I criteri che hanno guidato la Commissione nel fare la sua proposta concreta per questa linea sono sgorgati, come per le precedenti, dalla natura stessa della cosa. Scopo principale di questa linea è congiungere, nel modo più breve e rapido le due maggiori città d'Italia, la capitale del Regno con la città di Napoli, la quale, mentre è centro tradizionale di gran parte del movimento economico del Mezzogiorno. va diventando sempre più, con meravigliosa progressione, punto d'approdo delle principali linee di navigazione del globo, in ispecie per lo sbarco ed imbarco di passeggieri ed emigranti, e ciò all'infuori di quella naturale attrazione che esercita una città come Napoli sull'animo degli italiani e stranieri.

Il percorso quindi fra Roma e Napoli doveva essere il più breve, e basta gettare uno sguardo sulla planimetria della linea studiata dalla Sottoçommissione per esserne persuasi. Invece di chilometri 249, quanti se ne percorrono attualmente, la lunghezza della linea che si propone non ne conta che 198 circa fra città e città e soli 203 fra centro e centro delle due metropoli; e si dice fra centro e centro, perchè la Commissione è di avviso che una linea che deve congiungere due città come Roma e Napoli, destinate ad integrarsi e completarsi a vicenda, deve avere le sue stazioni nei punti più centrali delle due città, cioè a Roma nella spianata al Lungo Tevere de' Cenci, presso il Campidoglio ed alla nuova piazza Venezia, ed a Napoli a' piè delle torri del Castello Angioino, presso il porto.

A conseguire poi la maggiore velocità, l'intera linea avrà doppio binario con pendenze assai lievi, curve molto ampie, lunghissimi rettifili, armamento robusto e non avrà alcun passaggio a livello, ed esercitata, come si propone, con sistema elettrico, in poco più di due ore sarà superata la distanza fra Napoli e Roma.

Concepita così questa nuova linea, essa non solo raggiunge lo scopo di avvicinare Napoli, il Mezzogiorno e la Sicilia a Roma ed al resto d'Italia, ma quello di fare di Napoli e di Roma quasi una sola città legate insieme da due vaste reti di tramvie, di cui la direttissima non è che la continuazione e il congiungimento.

Se la nuova linea non avesse che questo solo scopo, sarebbe già di un'indiscutibile utilità, ma altri fini ed assai importanti si raggiungono nello stesso tempo e tali da renderla non solo utile, ma anche necessaria.

La vasta regione che intercede fra Roma e Napoli è senza dubbio una fra le più fertili ed ubertose d'Italia, e quando le opere di bonifica saranno state compiute, sarà una vera e grande sorgente di nuova ricchezza. La direttissima stimolerà il risveglio agricolo; le feraci sponde del Volturno e del Garigliano, le pianure di Carinola, di Mondragone, di Sessa, di Fondi e le paludi Pontine saranno chiamate a nuova vita; e non solo da Napoli, ma anche da Gaeta e da Terracina potranno le primizie essere portate sul mercato di Roma con grande beneficio dell'agricoltura di quelle contrade e dei consumatori.

A facilitare ed a rendere più intenso il movimento dei viaggiatori e delle merci fra Napoli e Roma e di tutta questa vasta regione, ora in gran parte abbandonata e come segregata dal civile consorzio, la Commissione propone che siano intercalati fra i treni diretti dei treni meno celeri, ma frequenti, che abbiano numerose fermate lungo tutto il percorso della linea.

Con la costruzione di questa linea sarà evitata la possibilità di vedere interrotte, non solo le facili comunicazioni, ma quasi ogni vita fra la capitale e gran parte delle provincie meridionali e la Sicilia, come avvenne l'anno passato, e come di tratto in tratto è accaduto per danni avvenuti sulla Roma-Napoli per Ceprano; epperò la nuova linea, nel pensiero della Commissione, dev'essere costruita in modo che in caso di interruzione di quella per Ceprano, i treni di questa vi possano transitare.

Questa linea, in ultimo, potrà rendere importanti servigi sotto l'aspetto militare, ed in considerazione di ciò il suo tracciato è tutto interno, lontano dalla costa non meno di 8 chilometri, tranne che pel tratto fra Minturno ed Itri che è protetto dal forte di Gaeta.

Avendo voluto la Commissione raggiungere tutte queste finalità, la spesa occorrente non è lieve, anzi, dallo studio della Sottocommissione, risulta che essa ascende a circa L. 92,000,000 per la costruzione propriamente detta, mentre l'impianto elettrico ed il materiale d'esercizio importerebbe una spesa di 16 a 17 milioni.

Per questa linea, speciale pel suo servizio celere ed indipendente da quello delle altre ad essa collegate, e destinata ad un avvenire fiorente, la Commissione non ha esitato a proporne la concessione all'industria privata, con sovvenzione chilometrica. Questa sovvenzione in base alle leggi vigenti non potrebbe superare L. 6000 al chilometro e darebbe allo Stato il diritto di una mite compartecipazione ai prodotti, solo quando questi superino un interesse sufficiente al capitale d'impianto; se poi, come la Sottocommissione propone, questa sovvenzione sorpassi il limite legale, fino a garantire un mite interesse del capitale di impianto (condizione che attirerebbe più facilmente i capitali esteri), allora lo Stato potrebbe pretendere una maggiore compartecipazione dei prodotti, che col tempo tenderebbe a rendere minima, e forse nulla la sovvenzione stessa.

Cuneo-Ventimiglia.

Il tronco tuttora in progetto della linea Cuneo-Ventimiglia è quello fra Vievola e Ventimiglia, essendo già costruita ed aperta all'esercizio la prima parte da Cuneo a Vievola. L'intera linea che, giusta le previsioni contenute nella

legge del 1879, doveva costare L. 33,000,000, ne ha costati pel solo tratto già costruito 25,406,794.50. Da Vievola a Tenda si prevede la spesa di L. 8,500,000 e la rimanente parte ne richiederebbe una assai più grave se dovesse essere tutta costruita in territorio italiano. Infatti due soluzioni sono state studiate per congiungere Vievola con Ventimiglia: una col passaggio diretto dalla Valle del Roia in Valle di Nervia pel Colle di Marta; l'altra col passaggio della Valle del Roia alla Valle Argentina pel Colle Ardente e da questa in Valle di Nervia, passando sotto il Colle Carmo Langan.

In base ai progetti di massima studiati dalla Società Mediterranea, il congiungimento di Tenda a Ventimiglia pel Colle di Marta sarebbe della lunghezza di m. 51,475, dei quali 24,934 in galleria; mentre col tracciato pel Colle Ardente la lunghezza sarebbe di m. 53,535, dei quali m. 24,027 in galleria. Col primo fu prevista la galleria di Colle di Marta lunga m. 12,035; col secondo le gallerie sotto i Colli Ardenti e Carmo Langan sono di m. 7932 e 3342. La spesa presunta coi progetti di massima per la costruzione della linea, secondo le accennate due soluzioni, ammonterebbe, rispettivamente, a L. 69,823,000 ed a lire 54,631,517.

Di tutti i tronchi delle complementari ancora da costruire, questo indubbiamente sarebbe il più difficile per la lunghezza dei trafori, per il tracciato e per la quantità di rocce da attraversare e quindi fra i più costosi, e l'utilità che ne verrebbe a quella regione non solo scarsa, ma minima.

La Commissione quindi, approvando a voti unanimi la proposta della Sottocommissione, ha deliberato di abbandonare l'uno e l'altro tracciato di sopra indicati e di tornare al primitivo concetto del legislatore, cioè a quello di far passare la linea per la Valle del Roia, secondo il pensiero espresso dal ministro Depretis alla Camera nella tornata dell'11 giugno 1879 nel porre in votazione questa linea. Diceva infatti il Depretis: « Obbiettivo di questa » linea è il Contado di Nizza e tutto il Mezzogiorno della » Francia. Non basta fare un giro per arrivare a queste » contrade, a queste regioni, per avere contatti utili, ci » vuole una linea che penetri per la via più diretta che » sia possibile nel cuore di quelle regioni. Ora queste con- » dizioni evidentemente si trovano nella linea che parte da » *Cuneo, passa il Colle di Tenda e va a Ventimiglia per* » *la spaccatura naturale del Roia* ».

Questa linea che risponde ai bisogni di buona parte del Piemonte ed in ispecie delle Provincie di Cuneo e di Torino, ed ai voti antichi di quelle popolazioni, metterà in relazione il Piemonte non solo con Ventimiglia e la riviera ligure, ma con Nizza, ora in ispecie che il Governo francese ha proposto al Parlamento di costruire una linea che da Nizza per Sospello, Breglio e Fontan, risalendo il Roia, vada ad incontrare la linea italiana.

Ragioni politiche fecero dopo il 1892 abbandonare il tracciato lungo il Roia ed indussero il Governo a studiare i due tracciati sul territorio italiano, mentre quello per il Roia avrebbe dovuto passare per circa 22 chilometri in territorio francese; ma le buone relazioni riannodate felicemente con la Francia, e più ancora il disegno di legge presentato dal Governo francese alla Camera dei deputati, hanno fatto ritornare la Commissione all'antico progetto, che se giova alla Francia per mettere la città e provincia di Nizza in contatto col Piemonte ed in più facile e diretta via con la Svizzera, e con l'Europa centrale pel nuovo valico del Sempione, apre pure ai prodotti del Piemonte un mercato importantissimo quale è quello di Nizza e della parte meridionale della Francia.

Con questa proposta della Commissione, dopo accurati studi eseguiti dall'Ispettorato generale, tutta la spesa dell'intera linea da Vievola a Ventimiglia verrebbe limitata a L. 27,200,000, di cui L. 8,500,000 pel tronco di m. 8428 da Vievola a Tenda, L. 8,100,000 pel tronco di m. 10,895 da Tenda al confine nord del territorio francese e L. 10,600,000 per quello di m. 17,000 dal confine sud a Ventimiglia.

Il tratto di ferrovia sul territorio francese occorrente per l'allacciamento della linea Cuneo-Ventimiglia era previsto km. 22 nel progetto del barone de Vautheleret, che servì di base alle previsioni della legge del 1879; ora invece, tenuto conto del punto in cui si raggiunge il confine nord francese col nostro tracciato e della località in cui è possibile allacciarsi al confine sud per scendere a Ventimiglia, la lunghezza della ferrovia fra i confini francesi sarebbe prevista in m. 16,200.

Alla Francia però, pel servizio della propria linea diretta a Nizza, occorrerebbe soltanto la costruzione nella Valle del Roia di un tronco di km. 10.200, ossia fra il confine nord ed il passo, in cui è previsto l'impianto della stazione di Grandola-Breglio. Da questo punto è necessario che la Francia costruisca un tratto di diramazione di circa 6 chilometri fino a raggiungere il suo confine meridionale, dal quale la nostra linea scenderebbe a Ventimiglia.

Per quanto poi riguarda la costruzione e l'esercizio di questa linea, la Commissione propone che sia data la concessione e dell'una e dell'altro ad una Società che eserciti in pari tempo l'intera linea da Cuneo a Ventimiglia, assegnandole il traffico di sua naturale competenza, e con una sovvenzione da non superare le L. 10,000 a chilometro; e siccome questa sovvenzione dovrebbe pagarsi per km. 79, cioè per i km. 36 che si debbono costruire e per i 43 già aperti all'esercizio fra Cuneo e Vievola, ne risulta che lo Stato con la spesa annua che non supererà le L. 800,000 può risolvere, mediante questo sistema di concessione, il problema del completamento dell'intera linea; problema che se venisse risoluto, mediante costruzione diretta, obbligherebbe lo Stato a spendere per la sola costruzione la somma di L. 27,200,000.

Si noti che oggi lo Stato per il tronco Cuneo-Vievola ha una passività annua di L. 143,871 commisurata sulla lunghezza virtuale, sicchè il novello onere che si verrebbe ad assumere sarebbe non di L. 800,000, sibbene di L. 656,129, per anni 70, mentre l'annuo interesse perpetuo corrispondente al capitale di L. 27,200,000 che lo Stato dovrebbe impiegare per compiere direttamente la costruzione deve computarsi in una somma di circa un milione.

Bassano-Primolano.

L'obbiettivo di questa linea non è solamente quello, come a prima vista parrebbe che fosse, di allacciare la Padova-Bassano alla stazione di Tezze della linea Trento-Tezze e servire ai bisogni ed al traffico locale di quella regione; essa può invece avere un obbiettivo assai più alto. Prolungando la linea da Bassano a Mestre si verrebbe ad ottenere una diretta da Trento a Mestre, la quale costituirebbe per il porto di Venezia una via per attirare le merci che dal Trentino e dalle valli dell'Inn e del Reno debbono essere avviate in Oriente, ovvero in senso inverso che venendo dall'Oriente debbono essere spedite nel Tirolo, in Isvizzera e sul Reno.

La città di Venezia ha veduto giusto in questa questione e d'accordo con l'Amministrazione provinciale ha chiesto la concessione della Bassano-Primolano, aggregandovi la Bassano-Mestre.

Il Governo austro-ungarico con una lunga serie di provvedimenti, tutti fra loro coordinati ad un unico scopo, va assicurando al porto di Trieste una prosperità di gran lunga maggiore di quella che le condizioni naturali e topografiche parrebbero consentire; di tal che nuove costruzioni e nuove tariffe allargano la sfera di attrazione del porto di Trieste, e non solo il Tirolo, ma anche la Baviera e perfino la Svizzera trovano convenienza di spedire le loro merci per Trieste.

Una linea Bassano-Mestre, costruita ed esercitata come linea di traffico internazionale, avvicinerebbe invece la Svizzera e la Baviera al porto di Venezia con un notevole abbreviamento rispetto al percorso per Trieste, e servirebbe, se non a vincerne la concorrenza, per lo meno a limitare i danni di questa; e si noti che il glorioso commercio veneziano con le Indie e con tutto il levante da un lato, e con il centro d'Europa dall'altro, s'iniziava appunto se-

guendo quelle valli lungo le quali sarà costruita la Mestre-Bassano Primolano.

Con assai lieto animo quindi la Commissione ha visto chiedere la concessione della linea da quegli enti, la cui prosperità è intimamente legata alle sorti della nuova linea; ha unanimemente approvato che la conc-ssione della Bassano-Primolano sia data al Comune e alla Provincia di Venezia con un sussidio chilometrico annuo di L. 6000, e che a questo tronco si unisca l'altro Bassano-Mestre, assegnandovi un sussidio con sufficiente larghezza, con riserva di opportuno studio in quanto riguarda l'esercizio.

In questo modo la linea Bassano-Primolano di 30 chilometri diventa la Primolano-Mestre di 81 chilometri e la spesa di L. 8,500,000 passa a L. 13,500,000.

Ma occorre rimuovere anche un altro ostacolo: la Trento-Tezze, a cui verrebbe ad innestarsi la Primolano Mestre, è una diramazione d'interesse locale; essa ha armamento con rotaie del peso di chilogrammi 26 per metro lineare, ha curve di 200 metri di raggio ed ha pendenze che raggiungono quasi il 23 per mille.

La Commissione ha espresso voti che il Governo italiano faccia pratiche presso il Governo austriaco, onde ottenere che siano migliorate le condizioni altimetriche e planimetriche del tracciato della Trento-Tezze, e siano adottati tutti quei provvedimenti perchè il traffico non resti inceppato.

Cremona-Borgo San Donnino e Borgo San Donnino-Gaiano.

Queste due linee possono considerarsi formarne una sola, che partendo da Cremona si rivolga al sud innestandosi alla stazione di Borgo San Donnino della Parma Piacenza, e, proseguendo oltre, congiunga Borgo San Donnino con Gaiano poco lungi da Ozzano, stazione della Parma-Spezia.

Per la Gaiano-Borgo San Donnino vennero eseguiti i progetti dalla Società Mediterranea, e dalla Direzione tecnica governativa della linea Parma-Spezia; i progetti vennero redatti con una soluzione doppia, e cioè o allacciando la linea a Gaiano o a Fornovo, altra stazione della Parma-Spezia; il secondo progetto importa un maggior percorso di circa 4 chilometri ed una conseguente maggiore spesa, nonchè difficoltà maggiori per l'ubicazione del ponte sul Taro, epperò è stato senz'altro scartato.

Se non che la Commissione ha osservato che questa breve linea di circa 20 chilometri attraversa una zona scarsa di abitanti e d'industrie, l'interesse locale è assai lieve, il prodotto del traffico si prevede in misura assai scarsa, nè è prevalente la utilità militare.

La sua costruzione avrebbe solo per risultato di accorciare il percorso da Spezia a Piacenza per Parma di circa 20 chilometri; ma questo minor percorso darebbe risultati assai problematici sul traffico di transito della futura linea Cremona-Borgo San Donnino, ed allieverebbe assai poco l'intenso traffico della linea Spezia-Genova. Considerando che questi vantaggi, o dubbi, o lievi, sarebbero ottenuti con una spesa di circa 7 milioni, la Commissione unanimemente ha ritenuto che la costruzione della linea Gaiano-Borgo San Donnino può essere rimandata ad epoca più opportuna, e che, solo dopo la costruzione dell'altra linea Cremona-Borgo San Donnino, sia il caso di ripigliare in esame l'eventualità della sua costruzione.

In migliori condizioni si trova la linea Cremona-Borgo San Donnino; essa attraversa una regione ricca di prodotti agrari ed abbastanza popolata.

Il primo tronco da Cremona a Croce Santo Spirito, compreso il ponte a travate metalliche sul Po, è già costruito, ma rimane del tutto inutilizzato con aggravio per il Governo che deve curarne la manutenzione; resta a costruirsi il secondo tronco Croce Santo Spirito-Borgo San Donnino della lunghezza di circa 29 chilometri e dell'importo, secondo il progetto studiato dalla Direzione tecnica governativa di Parma, di poco più di 4 milioni.

La Commissione ha prescelto il progetto governativo, rispetto a quelli studiati dal Consorzio e dalla Società Mediterranea, perchè presenta un percorso più breve ed un preventivo di spesa minore degli altri.

Anche per questa linea si costituì un Consorzio che rimase inattivo per anni, insino a che retrocedette allo Stato la concessione ottenuta; anche qui si sono avuti reclami dei Comuni interessati, insino a che recentemente (nel 5 agosto 1901) fu ripresentata una domanda di concessione con la quale si chiedeva un sussidio chilometrico annuo di L. 6000 pel tronco da costruirsi Croce Santo Spirito-Borgo San Donnino e di almeno L. 3000 pel tronco già costruito Cremona-Croce Santo Spirito, chiedendo la costruzione del primo in base al progetto governativo e l'esercizio di entrambi i tronchi.

La Commissione ha ritenuto che in massima potesse accogliersi la domanda di concessione presentata, e propose che per il tratto da costruire sia accordato un sussidio chilometrico di L. 6455, e per il tratto già costruito nessun sussidio debba essere dato e che il Consorzio debba versare un canone annuo di L. 2255 per tutta la durata della concessione a titolo di riconoscimento del diritto di proprietà dello Stato. Se invece si volesse adottare una soluzione simile a quelle proposte per la Cuneo-Ventimiglia e per la Urbino-Fabriano, allora accordando la concessione dell'intera linea Cremona-Borgo San Donnino, compreso il tratto costruito Cremona-Croce Santo Spirito, la sovvenzione dovrebb'essere di L. 5544 per chilometro, senza alcun canone, e si dovrebbe inserire la solita clausola per il riscatto come quella adottata per le altre due linee precitate.

Qualora però il Consorzio non riuscisse a realizzare la costruzione della linea, tenuto conto che l'opera più importante di essa, e cioè il ponte sul Po, è già costruito, converrebbe o direttamente per conto dello Stato, o mercè convenzione con la Società Adriatica, costruire la linea da Croce Santo Spirito a Busseto, con riserva di completarla in avvenire.

IL PROBLEMA FERROVIARIO

L'*Economista d'Italia* ha pubblicato nell'ultima puntata un articolo nel quale si esaminano con molta giustezza le condizioni in cui si svolge l'esercizio ferroviario in Italia per il contegno quasi sempre ostile del governo verso le Società esercenti.

In esso si pone in rilievo quel dualismo fra Governo ed esercente tante volte deplorato come assurdo e dannoso allo svolgersi della libera iniziativa, e si ripetono cose dette e ripetute fin dai primi tempi in cui, disgraziatamente, sorse in Italia un problema ferroviario, che a tanti e svariati fini politici ha servito e servirà ancora.

Pur tuttavia crediamo interessante riprodurre quanto scrive l'egregio confratello romano:

Poichè si tratta di discutere circa il passaggio allo Stato dell'esercizio ferroviario, occorre vedere quale è stato fin qui il contegno tenuto dal Governo verso le Società ferroviarie, per vedere in quali condizioni per dato e fatto di quel contegno, esso verrebbe a trovarsi quando dovesse provvedere all'esercizio delle ferrovie.

In questo esame noi troveremo riflessi i difetti del modo onde funziona il regime politico parlamentare. Noi non intendiamo di fare una critica del sistema rappresentativo, e tanto meno intendiamo di condannarlo, come alcuni spiriti superficiali usano fare con molta leggerezza. Il sistema rappresentativo, come tutte le istituzioni umane nelle quali entrano le passioni e gli interessi degli uomini, porta con sè difetti gravissimi, i quali sono, per altro, per buona ventura, largamente compensati dai benefici che arreca alla società. Questa dichiarazione ci è parsa necessaria per evitare di essere fraintesi e per togliere agli avversari nostri il facile modo di combatterci fuori del campo della questione che intendiamo di esaminare oggettivamente.

Ora è avvenuto in passato che, di fronte alle Società ferroviarie, il Governo ha assunto un atteggiamento di costante ostilità. Sia che fossero in giuoco questioni tecniche o finanziarie, sia che fossero in giuoco questioni di disciplina nei rapporti tra le Società stesse e il personale dipendente, il Governo ha molto spesso mostrato di parteggiare per coloro che reclamavano contro quelle, sulle quali ha cercato di accumulare responsabilità e animosità.

Se, ad esempio, qualche deputato s'è rivolto al Ministero per chiedere o una fermata in una stazione, o l'assunzione di nuovo personale, o il compimento di opere, il Ministero non ha, per proprio conto, risposto che le richieste non potevano esser soddisfatte perchè vi ostavano disposizioni legali contrattuali o regolamentari; ma, pur sapendo che le Società avrebbero dovuto dare risposte negative, ha spesso voluto promuovere da esse tali risposte e le ha poi comunicate ai sollecitatori, aggiungendovi anche una parola di rincrescimento perchè, non ostante le insistenze fatte, le Società si erano rifiutate di condiscendere.

E non è stato raro il caso che il Governo, in presenza di un conflitto tra le amministrazioni ferroviarie e il personale, abbia preso parte per questo anche se si fosse trattato di impiegati che avessero violato le disposizioni regolamentari, avessero fatto atti di insubordinazione e si fossero resi meritevoli di provvedimenti disciplinari. Questo sistema ha finito per rendere le amministrazioni ferroviarie invise, per far ritenere che esse soltanto fossero responsabili degli inevitabili inconvenienti del servizio, e della mancanza del materiale, e per scuotere il sentimento della disciplina nel personale e far serpeggiare in esso lo spirito della rivolta. Nulla pertanto di più naturale se esso si è organizzato in leghe di resistenza contro le proprie amministrazioni e se si è arrivati fino alla minaccia dello sciopero.

Ma, seguendo la malsana corrente del tempo, che investe le grandi organizzazioni economiche, quasi fossero gigantesche macchine aspiranti la pubblica fortuna, s'è andati più in là ancora; s'è arrivati fino a dettare disposizioni legislative che sono mostruose aberrazioni giuridiche, nella loro grottesca comicità. Si è infatti arrivati fino a far risalire ai direttori generali delle compagnie ferroviarie la responsabilità penale di inconvenienti e di accidenti di servizio; e più d'una volta i direttori generali stessi sono stati chiamati davanti al Pretore e sono stati condannati a più di 20 giorni di carcere. E' vero che il Tribunale è poi venuto a riparare e ad impedire alla giustizia di commettere un grave errore; ma ciò nulla toglie alla enormità delle disposizioni di legge.

Ora noi domandiamo in quali condizioni lo Stato assumerebbe l'esercizio ferroviario quando per gli errori e per le debolezze da esso commessi, s'è venuta creando una situazione giuridica e disciplinare come quella che noi abbiamo avvertita.

Quando, passato l'esercizio ferroviario allo Stato, avvenissero, e non potrebbero non avvenire, forse in proporzione maggiore che in passato, inconvenienti e sinistri, si giungerebbe fino a chiamare in giudizio e a condannare al carcere chi avesse la suprema direzione e la responsabilità dell'esercizio ferroviario, vale a dire il Ministro dei Lavori Pubblici? Logicamente sì, a meno che non si volesse proclamare il concetto che lo Stato ha la facoltà di far saltare i treni, di farli scontrare, e di schiacciare i cittadini senza che alcuno abbia ragione di lagnarsi, senza che la legge, fatta per gli altri, possa essere invocata contro di esso. Ovvero, a meno che, passando l'esercizio ferroviario allo Stato, non si volessero, in omaggio a quel concetto, abolire le disposizioni legislative che sono state promulgate contro le Amministrazioni ferroviarie.

Come si vede, il contegno tenuto fin qui verso le amministrazioni ferroviarie ha creato una situazione difficile, la quale si aggraverebbe ancora più quando l'esercizio ferroviario passasse allo Stato, giacchè questo, come abbiamo detto già, più libero di sè, assoggetterebbe quell'esercizio a tutte le mutevoli e capricciose influenze della politica e lo metterebbe a servizio di questa.

Un altro punto che non è stato osservato e che potrebbe sembrare, ma non è, privo di importanza, è quello del trattamento che lo Stato si riserverebbe di fare al personale direttivo, tecnico e amministrativo delle ferrovie. Le leggi dello Stato che stabiliscono i rapporti tra esso e i pubblici funzionari determinano, in limiti precisi, la rimunerazione dovuta ai funzionari stessi.

Ora è noto che i funzionari delle ferrovie, che hanno uffici direttivi tecnici o amministrativi, hanno una rimunerazione di gran lunga superiore a quella degli altri funzionari dello Stato, che è, in molti casi, inadeguata ai servizi che essi prestano, alle responsabilità che pesano su loro, e ai lunghi servizi che devono prestare per pervenire ai più alti gradi della carriera. Non crediamo che lo Stato, per conservare ai funzionari ferroviari la posizione che ora hanno, possa fare una nuova legge; come non crediamo che la maggior parte di quei funzionari si adatterebbe alla considerevole riduzione della rimunerazione.

Si può pertanto prevedere che i più abili ed autorevoli funzionari, a cominciare dai direttori generali, abbandonerebbero i loro posti, ciò che priverebbe l'esercizio delle ferrovie del prezioso concorso di un'opera illuminata e proficua, la quale molto difficilmente potrebbe essere sostituita. Ma dato pure che potessero essere rispettati i diritti acquisiti dei funzionari ferroviari fino a che essi abbiano raggiunto il tempo utile per un conveniente collocamento a riposo, il problems sorgerebbe poi al momento di sostituirli.

Perchè crediamo che sia una illusione il credere di poter provvedere, diciamo meglio, improvvisare, un personale ferroviario superiore, che risponda a tutte le gravi esigenze di un servizio importantissimo, delicatissimo e di grande responsabilità, e che possa aversi a condizioni di rimunerazioni modeste come quelle che lo Stato fa, in generale, ai proprii funzionari.

Crediamo pertanto, che anche questo punto del problema meriti di essere studiato con cura da coloro che vagheggiano il passaggio allo Stato dell'esercizio ferroviario, passaggio che noi, per tutte le considerazioni esposte, riteniamo, per ogni verso, funesto.

FERROVIA DEL GOTTARDO

30° Rapporto della Direzione e del Consiglio d'Amministrazione sull'Esercizio 1901 all'Assemblea generale degli Azionisti, 23 giugno 1902

(Traduzione del *Monitore* — Cont., Vedi N. 29).

1. — *Viaggiatori*.

Come dicevamo nel nostro ultimo Rapporto, la densità del movimento viaggiatori è stata influenzata in modo eccezionale dalla Esposizione Universale di Parigi e dalle solennità di Roma; facendo astrazione dall'aumento approssimativo dovuto a questi due fattori, si constatò nel 1901 un aumento in confronto del 1900. Il movimento locale si è notevolmente sviluppato. Il movimento con l'Italia invece dinota una diminuzione sensibile. Il totale delle persone trasportate è diminuito da 2,636,344 a 2,627,409, il numero dei viaggiatori in rapporto alla lunghezza totale della rete da 502,178 a 462,951, e la cifra dei chilometri-viaggiatori da 138,601,124 a 127,774,358. Il percorso medio di ogni viaggiatore è di 48 63 chilometri contro 52.57 nel 1900. La proporzione dell'utilizzazione delle tre classi non si è modificata sensibilmente.

Viaggiatori trasportati:

	1901	0/0	1900	0/0
1ª cl.	122,813	4.68	124,208	4.71
2ª »	588,083	22.38	608,357	23.07
3ª »	1,916,513	72.94	1,903,773	72.22

. Chilometri-viaggiatori:

	1901	0[0	1900	0[0
1ª cl.	14,028,110	10.98	15,068,276	10.87
2ª »	38,881,940	30.43	42,731,663	30.83
3ª »	74,864,308	58,59	80,801,185	58.30

Percorso medio di ogni viaggiatore:

	1901	1900
1ª cl.	114.22 km.	121.31 km.
2ª »	66.12 »	70.24 »
3ª »	39.06 »	42.44 »

Media viaggiatori:

	1901	1900
Per chilometro-treno di viaggiatori	61.39	66.70
Per chilometro-asse di vettura . .	4.63	4.97

Il prodotto trasporto viaggiatori scese da fr. 8,513,062.73 a fr. 8,006,230.52, cioè 5.95 0[0 ripartito come segue:

	1901	0[0	1900	0[0
1ª cl.	fr. 1,769,546	22.10	fr. 1,881,381	22.10
2ª »	» 2,905,457	36.29	» 3,094,646	36.35
3ª »	» 3,331,227	41,61	» 3,537,099	41.55

Prezzo medio pagato per ogni viaggiatore:

	1901	1900
1ª cl.	fr. 14.41	fr. 15.15
2ª »	» 4.94	» 5.09
3ª »	» 1.74	» 1.86

Prodotto per chilometro-viaggiatore:

1901	1900
6.27 cm.	6.14 cm.

2. — *Bagagli.*

Il totale delle tonnellate trasportate è salito da 8612 a 8670; proporzionato alla lunghezza intera della rete, discese da 3712 a 3672. La diminuzione del traffico di transito è stata compensata dall'aumento sul traffico locale.

3. — *Animali.*

Le quantità trasportate aumentarono di 23,426 capi, ma il prodotto è diminuito di fr. 31,585.13, eguale al 6.12 per cento; la ragione sta nel fatto che gli importatori di bestiame da macello importarono minor numero di buoi, ma più maiali e montoni.

4. — *Merci.*

Le quantità trasportate, come pure il prodotto, sono aumentati. Il totale delle tonnellate trasportate è salito da 978,016 a 984,264 e per la lunghezza intera della rete da 505,069 a 521,217; in quanto ai chilometri-tonnellate la cifra è salita da 139,398,917 a 143,855,792.

Le quattro categorie principali di tariffe accusano le quantità seguenti:

	1901	0[0	1900	0[0
Grande velocità . . t.	50,116	5.09	52,888	5.41
Spedizioni parziali . »	49,465	5.02	49,894	5.11
Vagoni completi (P. V.) »	248,845	25.29	261,631	26.74
Tariffe eccezionali. . »	635,838	64.60	613,607	62.74

Le tariffe principali comportano le cifre seguenti:

	1901	1900
Svizzera-Italia . . . . t.	68,310	58,396
Italia-Svizzera (compresi i cereali rispediti Brunnen) . . . . . »	297,926	305,493
Germania, Belgio, Olanda, Francia, Italia . . . . »	224,574	191,190
Italia, Germania, Belgio, Olanda e Inghilterra . . . . »	106,036	99,643

In queste cifre sono parimenti comprese le merci rispedite da Chiasso transito, Pino transito e Locarno transito.

Il trasporto in provenienza ed a destinazione di Genova, compresi nel traffico con Italia, sono rappresentate da 208,604 tonnellate, cioè:

	1901	1900
In provenienza da Genova . . . t.	189,164	162,702
A destinazione di Genova . . . »	19,440	15,796
Totali t.	208,604	178,498

Il prodotto del servizio delle merci è salito da franchi 10,344,957.31 a fr. 10,519,980.88.

I *prodotti diversi d'esercizio* sono i seguenti:

	1901	1900
Locazioni . . . . fr.	946,903.78	887,517.06
Prodotto servizi ausiliari . . »	5,374.83	4,339.68
Altri prodotti . . . . . »	3,745.35	3,987.37
Totali fr.	956,023.96	895,904.11

Spese e statistica del traffico.

SPESE	1901 (276 chilometri) Lire	1901 0[0	1900 (276 chilometri) Lire	1900 0[0	Confronto col 1900 in più Lire	Confronto col 1900 in meno Lire
I. Amministrazione generale .	578,890.75	4.97	592,509.98	5.20		13,619.23
II. Sorveglianza e mantenimento della linea	2,138,441.26	18.37	1,985,847.13	17.45	152,594.13	
III. Spedizione e movimento . .	2,750,382.40	23.62	2,656,847.02	23.34	93,535.38	
IV. Trazione	4,862,031.82	41.77	4,762,620.22	41.87	99,411.60	
V. Spese diverse	1,312,438.69	11.27	1,381,098.80	12.14		68,660.11
Totale delle spese. . .	11,642,184.92	100.00	11,378,923.15	100.00	263,261.77	

La spesa ammonta:

	1901	1900
Per chilometro-linea . . fr.	42,181.83	41,227.08
» treno . . »	3.6361	3.5503
» percorso utile »	3.0319	2.9583
» asse di vetture e carri . »	0.1182	0.1162
» tonnellata (peso lordo). . »	0.0180	0.0179
Per cento sui prodotti d'esercizio. . . . . . . »	56.17	54.10
Per cento sui prodotti trasporti . . . . . . »	58.88	56.57

(*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Per gli organici dei ferrovieri.

La *Gazzetta Ufficiale* ha pubblicato la legge relativa al nuovo ordinamento del personale delle strade ferrate, con la quale si autorizza il concorso dello Stato per non oltre 10 milioni e mezzo nelle spese da sostenersi dalle Società Adriatica, Mediterranea e Sicula dal 1° gennaio 1902 al 30 giugno 1905, per effetto del nuovo ordinamento richiesto dal Governo.

><

Per il servizio cumulativo ferroviario marittimo.

I Ministri delle Poste e dei Lavori Pubblici stanno studiando per rendere vieppiù sollecite le modalità per il servizio cumulativo ferroviario e marittimo per il trasporto delle merci, mirando che, in accordo con le disposizioni della conferenza di Berna sui trasporti internazionali ferroviari, venga raggiunto l'ideale della unicità di polizza per ferrovia e per mare.

><

Le linee d'accesso al Sempione.

Fu approvato definitivamente il progetto di variante alla stazione di Arona per uso della linea d'accesso al Sempione; fu invece sospesa l'approvazione del ponte sul fiume Sesia, sulla linea d'accesso al Sempione-Santhià-Borgomanero, in attesa che sieno completati i calcoli di resistenza delle travate metalliche. La Mediterranea ha sottoposto al Ministero il progetto dei lavori da eseguirsi nella stazione di Santhià, per l'innesto provvisorio della linea Santhià-Arona.

><

Il Porto Umberto I e la ferrovia Ceva-Ormea al Mare.

La Commissione incaricata dell'esame dei progetti per il nuovo porto Umberto I fra Oneglia e Porto Maurizio ed il prolungamento della Ceva-Ormea al mare ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici la sua relazione, sfavorevole ai progetti, reputando che debbano essere meglio elaborati.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Il servizio economico limitato ai viaggiatori, bagagli e cani*).

Siamo informati che la Società delle Strade Ferrate Meridionali ha chiesto al Ministero dei Lavori Pubblici che il servizio economico sui tratti di ferrovia Bologna-San Felice-Poggio Rusco, Brescia-Iseo, Foggia-Lucera e Foggia Manfredonia, venga limitata ai viaggiatori, bagagli, cani e biciclette, in conformità di quanto recentemente è stato praticato sulle linee Rocchetta-Gioia-Bari-Taranto, Barletta-Spinazzola. A questa determinazione la predetta Società sarebbe addivenuta in seguito al forte aumento verificatosi nelle spese di esercizio in seguito all'attuazione del servizio economico applicato anche alle merci.

><

Nuovi carri per la Mediterranea.

Il Comitato superiore delle Strade Ferrate ha espresso il parere che sia da approvare la proposta della Società Mediterranea per l'acquisto di 1600 carri.

><

Per i treni operai sulla Foggia-Manfredonia e Foggia-Lucera.

Abbiamo da Potenza che quel Consiglio Comunale, con sua recente deliberazione ha fatto voti al Ministero dei Lavori Pubblici per la istituzione di treni leggeri per gli operai e braccianti, con tariffe assai ridotte e con l'ammissione al trasporto gratuito delle piccole quantità di derrate agricole che, specialmente i braccianti, sogliono portare seco. Ci risulta che la cosa è stata presa in considerazione presso il Ministero dei Lavori Pubblici, e sarà pertanto benevolmente esaminata nei rispetti specialmente dell'applicazione dell'esperimento di tali treni a qualche linea, in conformità a quanto si fece per il servizio speciale sulle linee Foggia-Lucera e Foggia-Manfredonia. Gli esperimenti dei treni dei quali trattasi su parecchie ferrovie estere hanno dato soddisfacenti risultati, motivo per cui vi ha motivo a sperare che anche da noi l'esperimento stesso farà buona prova.

><

Tariffa ferroviaria italo-inglese.

È in corso di approvazione una proposta della Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo, fatta anche a nome di quelle per le Ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia, di una tariffa speciale comune N. 400, grande velocità, pel trasporto di merci, seta e derrate alimentari dall'Italia a Londra e viceversa, via Moncenisio, da attuarsi in sostituzione della vigente tariffa speciale comune N. 300, grande velocità, del 1° marzo 1898.

La nuova tariffa è stata messa in armonia colla corrispondente tariffa diretta Italia-Londra (via Gottardo) attuata il 1° settembre del 1900.

><

Per le tariffe sui concimi.

Il Consiglio direttivo del Comizio Agrario di Val di Chiana ha preso una delibarazione colla quale si fanno voti affinchè siano diminuite le tariffe relative ai trasporti dei concimi, onde così eliminare una dello cause principali per cui non si estende abbastanza l'uso dei concimi medesimi.

Il prefato Consiglio ha vivamente interessato il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio a voler prendere in serio esame la vitale questione del trasporto dei concimi, confidando che colla sua autorità troverà modo di ottenere dalle Amministrazioni ferroviarie quanto si desidera nell'interesse dell'agricoltura.

A nostro avviso il detto Consiglio domanda ciò che già venne consentito, imperocchè, come è noto, la tariffa eccezionale N. 1001 (Spedizioni a vagone completo di fuligine, immondizie, letame, materie fecali, ecc., ecc.) offre tali prezzi minimi che non sarebbero suscettibili di ulteriore diminuzione senza far sì che i trasporti stessi venissero effettuati in perdita.

><

Ferrovia Lanzo-Germagnano.

Il Comitato Superiore delle Strade ferrate ha dato parere favorevole alla domanda di concessione del tronco ferroviario Lanzo-Germagnano col sussidio chilometrico di mille lire annue per 35 anni.

><

Compagnia Reale Ferrovie Sarde

(*Biglietto abbonamento speciale*).

Con decreto del Ministro dei Lavori Pubblici, in data 18 corrente mese, è stata approvata la proposta fatta dalla

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde, per la istituzione in via di esperimento, a partire dal 15 agosto p. v. di biglietti di abbonamento speciale per viaggi sulle linee di quella Compagnia.

Come abbiamo avuto occasione di accennare in un precedente numero del *Monitore*, i biglietti medesimi sono di due serie: nella prima sono considerati quelli valevoli per tutta la rete e per la durata rispettiva di 15 giorni, un mese e tre anni, e nella seconda quelli per le linee comprese fra Cagliari, Iglesias e Macomer; o fra Macomer, Porto Torres, Golfo Aranci, con durata rispettiva di un mese e di tre mesi.

Il biglietto di abbonamento speciale dà diritto a viaggiare illimitatamente, entro i termini del rispettivo periode di validità e nella classe corrispondente su tutte le linee per le quali è valevole, e su tutti i convogli aventi vetture per viaggiatori.

><

Assemblea generale della Società degli agricoltori italiani.

La Società degli agricoltori italiani ha stabilito d'indire un'assemblea generale dei soci, nei giorni dal 25 al 29 settembre p. v. che avrà luogo in Piacenza.

I temi principali posti all'ordine del giorno saranno i seguenti: Industria e commercio delle macchine; Tariffe ferroviarie in relazione ai trasporti agricoli; Navigazione fluviale.

E' fissato che nella circostanza saranno eseguite tre escursioni agrarie nei dintorni di Piacenza.

Le Società ferroviarie e di Navigazione concederanno ai soci che parteciperanno all'assemblea la riduzione di cui la concessione speciale prima.

><

Biglietti a prezzo ridotto fra Torino e Collegno.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha disposto che venga prorogato per un altro anno, a datare dal 16 agosto p. v. l'esperimento dei biglietti a prezzo ridotto istituiti fra Torino e Collegno per neutralizzare la concorrenza della ferrovia di Rivoli e della tramvia di Pianezza.

><

Sentenze di Cassazione e di Corte d'Appello.

Il Tribunale di Lucera, in una causa promossa dai coniugi De Maio e Piccirillo contro il Ministero dei Lavori Pubblici ha emesso sentenza nella quale è stabilito che il privato il quale si ritenga danneggiato dalle opere eseguite da un altro privato sulle sponde di un corso d'acqua, in seguito ad esplicita autorizzazione del Ministero dei Lavori Pubblici e sotto la direzione del Genio Civile, può chiamare in causa il Ministero stesso, salvo a quest'ultimo di agire, se ne è il caso, in via di regresso contro l'esecutore delle opere. E' competente l'autorità giudiziaria a decidere se sussistano i danni che si pretendano derivati dalla esecuzione delle opere consentite dall'autorità amministrativa.

— La Corte d'Appello di Torino, in materia di *infortuni sul lavoro*, ha emesso sentenza per la quale è da considerare nulla la transazione con cui l'operaio colpito da infortunio rinunzi alla revisione del giudizio sulla natura della inabilità derivatagli ed alla eventuale maggiore indennità.

— La Cassazione di Torino ha sentenziato che, agli effetti dell'applicazione della tassa d'esercizio all'industria ferroviaria, è da ritenersi che alle singole stazioni d'una linea manchi quel carattere di esercizi separati e distinti, che potrebbe conferire ai Comuni il diritto di applicare per ogni stazione la tassa. Questa va quindi applicata nel luogo ove la Società ferroviaria ha la sua sede.

Questa sentenza è stata emessa in dipendenza di una questione sollevata dal Comune di Genova contro la Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Costruzione di scale fisse in ferro nelle officine di Rivarolo Ligure per poter accedere sui tetti delle officine stesse, L. 1390.

Riattivazione dell'esercizio a doppio binario sul tronco Segni-Sgurgola danneggiato dalle piene del fiume Sacco sulla linea Roma-Napoli, L. 167,500.

Consolidamento della falda a monte fra i chilometri 69.729-69.769 della linea Ivrea-Aosta, L. 7400.

Consolidamento della frana al km. 209.867 della linea Eboli-Metaponto, L. 11,300.

Rifacimento di un deviatoio semplice in ferro del modello M con altro d'acciaio del modello primo tipo riformato, nella stazione di Pavia, L. 740.

Rifacimento di quattro deviatoi in ferro del modello Maremmano con altrettanti in acciaio del modello primo tipo riformato, nella stazione di Livorno San Marco, L. 2650.

Rifacimento con rotaie d'acciaio da metri 12 del modello primo tipo FF CC di metri 268 di binario in ferro modello Livornese, e di quattro scambi semplici in ferro modello Maremmano con altrettanti in acciaio del modello primo tipo riformato, nella stazione di Livorno S. Marco, L. 4630.

Rifacimento con rotaie d'acciaio da metri 12 del modello primo tipo FF CC di metri 392 di binario in ferro modello N. 2 da metri 6, e di due deviatoi semplici in ferro dello stesso modello con altrettanti in acciaio del modello primo tipo riformato, nella stazione di Pisa Porta Nuova, L. 4220.

Consolidamento e ricostruzione di un tratto del muro di sostegno a destra della ferrovia fra i km. 257.612 e 257.644 della linea Empoli-Chiusi, L. 3700.

Rifacimento con rotaie d'acciaio da metri 12 del modello primo tipo FF CC di metri 580 di binario in ferro modello Livornese, e di tre deviatoi semplici in ferro Maremmano con altrettanti in acciaio del modello primo tipo riformato, nella stazione di Pisa Centrale, L. 6680.

Rifacimento con rotaie in acciaio da metri 12 del modello primo tipo FF CC di metri 388 di binario in ferro modello Livornese, e di nove scambi semplici in ferro modello Maremmano con altrettanti in acciaio del modello primo tipo riformato, nella stazione di Livorno Marittima, L. 8810.

Concorso nella spesa per la fornitura in abbonamento dell'acqua occorrente per 22 bocche da incendi situate nelle officine ferroviarie dei Granili in Napoli, lire 825.65.

Acquisto di materiali metallici d'armamento occorrenti per l'ordinario mantenimento di binari e scambi in ferro durante l'esercizio finanziario 1902-903, L. 10,250.

Chiusura perimetrale del piano caricatore coperto della stazione di Luserna S. Giovanni, L. 1530.

Rinforzo delle travi trasversali delle impalcature metalliche dei sottovia Cottolengo ed Ivrea sulla linea Torino-Milano, L. 2620.

Esecuzione di una cunetta murata al piede del muro di sostegno del giardino Fossati, fra le stazioni di Sesto S. Giovanni e di Monza, L. 1780.

Modificazione dei carrelli di dilatazione sulla travata Cirella al km. 153.371, fra le stazioni di Grisolia e di Cirella della linea Reggio-Castrocucco, L. 570.

Lavori di sottofondazione del muro di sostegno a destra della ferrovia fra le stazioni di Feroleto e di Marcellinara al km. 17.282-17.365 della linea Catanzaro-Sant'Eufemia, L. 1600.

Rete Adriatica:

Acquisto ed impianto di un maglio a vapore in sostituzione del maglio a trasmissione esistente nel reparto veicoli delle Officine di Foggia, L. 1450.

Costruzione di un tratto di galleria artificiale all'imbocco verso Roma della galleria Sant'Antonio fra i chilometri 280.198 e 280.234 della linea Firenze-Roma, L. 27,000.

Costruzione d'una nuova fossa a fuoco e spostamento della capra di sollevamento nel deposito locomotive della Rete Adriatica, nella stazione di Roma-Termini, L. 1600.

Sostituzione della piastra superiore in ghisa dell'apparecchio d'appoggio verso ponte San Pietro della trave principale destra della travata metallica in opera al ponte sul torrente Lesina al km. 0.969 della linea Ponte San Pietro-Seregno, L. 170.

Modificazioni alla stadera a ponte tolta d'opera dalla stazione di Carnia ed il suo reimpiego nella stazione di San Giorgio della Richinvolda, sulla linea Portogruaro-Casarsa-Spilimbergo-Gemona, L. 752.50.

Impianto di un binario tronco nella stazione di Sella di Corno, sulla linea Pescara-Aquila-Terni, L. 553.

Soppressione del ponte retto a travata metallica, di luce m. 22.90, sul torrente Giglioli, al km. 202.357 da Roma della linea Firenze-Roma, L. 6805.

Sistemazione ed ampliamento dei locali ad uso ricovero e dormitoio del personale viaggiante, nella stazione di Bologna, L. 78,500.

Impianto di una comunicazione telefonica fra l'Ufficio dei capistazione aggiunti e la garetta dei deviatori verso Bari, nella stazione di Foggia, L. 650.

Rete Sicula:

Completamento dell'impianto della soneria elettrica pel disco lato Acquicella della stazione di Catania, lire 108.70.

Ampliamento della stazione di Bicocca, L. 27,567.

Impianto d'un nuovo deposito pel carbone, di un piano caricatore e di un quinto binario con sistemazione degli scambi, nella stazione di Roccapalumba, L. 39,933.

Sostituzione di bilancie a ponte da 30 tonnellate esistenti nelle stazioni di Comitini, Caldare, Grotte e Leonforte, ed impianto di bilancie a ponte da 30 tonnellate, nella stazione di Lercara, da 20 tonnellate in quella di Priolo, L. 25,790.

Ampliamento della stazione di Acquicella ed impianto di un secondo binario tronco verso Bicocca, L. 109,830.

Costruzione di muri di chiusura, ripristino del binario tronco ed impianto di segnali a distanza, nella stazione di Marcatobianco, L. 7710.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica:

Consolidamento dei sottovia ai km. 29.616, 39.166 e 45.106 della linea Portocivitanova-Albacina, per L. 4900, di cui L. 4200 per i lavori da appaltarsi.

Lavori supplettivi per l'impianto dell'illuminazione a gas acetilene, nella stazione di Reggio Emilia, per L. 3000.

Costruzione del muro d'ala nel ponte, al km. 27.276 della linea Modena-Mantova, per L. 2600.

Sostituzione con altri di più ampia sezione e maggiore resistenza dei tubi delle doccie per le pluviali nel fabbricato viaggiatori della stazione d'Isernia, per L. 1540.

Rete Mediterranea:

Costruzione di un nuovo binario per il carico e scarico diretto nella stazione di Milano Porta Sempione fra i due accessi verso la via Giorgio Pallavicino, per L. 32,400, oltre il materiale metallico d'armamento.

Ampliamento e riordino della stazione di Varasye, per L. 40,740.

Rialzamento di un piano al fabbricato uso ufficio che si trova alla radice, a levante, del ponte Andrea Doria, scalo di S. Limbania, nel porto di Genova, per L. 14,100.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Gare aggiudicate).

Presso la Direzione Generale della Rete Adriatica hanno avuto luogo le gare per l'appalto dei seguenti lavori:

Deviazione della ferrovia Orte-Chiusi fra i km. 135.950 e 136.650. Delle 11 Ditte ammesse alla gara, 10 hanno presentato offerta e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Zeffiro Rosellini, col ribasso del del 22.60 0|0.

Impianto del terzo binario nella stazione di Montegrotto. Delle 6 Ditte ammesse alla gara è rimasta provvisoriamente aggiudicataria la Ditta Cesare Pellizzoni, col ribasso del 10 0|0;

Consolidamento della sponda sinistra del fiume Piave al km. 31.177 della linea Mestre-Portogruaro.

Delle 9 Ditte ammesse alla gara 4 soltanto hanno presentato offerta e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Alessandro Simonato col ribasso del 14.14 0|0.

(Gare aperte).

Presso la Società esercente la Rete Adriatica, il 28 agosto p. v. avranno luogo le gare per la provvista di macchine utensili destinate alle officine di Bologna, Rimini, Napoli, Foggia, Firenze e Lucca. L'apertura delle schede d'offerta che saranno presentate dalle Ditte ammesse alle gare, avrà luogo il successivo giorno 29.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato

Il Consiglio di Stato, in una vertenza fra la Ditta La Sala ed il Prefetto di Avellino, in materia di strade ha espresso il parere che, mentre le scarpate in rialzo vanno considerate come parte integrante della strada, non può senz'altro affermarsi la demanialità delle scarpate in taglio. Per elevare la contravvenzione per opere eseguite nelle scarpate in taglio, è d'uopo anzitutto constatare se la siepe piantata non si trovi alla distanza voluta, e se l'opera compiuta non soddisfaccia all'obbligo di mantenere la scarpata in condizione di evitare scoscendimenti.

— Il Consiglio di Stato, in una questione riguardante il grado d'interesse dei singoli Comuni nella manutenzione di strade comunali, in materia di Consorzi stradali, ha dato il seguente parere: « Un Comune può ritenersi interessato alla manutenzione di una strada, e quindi essere chiamato a far parte del relativo Consorzio, quando, pure esistendo una via mulattiera, la nuova strada carreggiabile da costruire serva a metterlo in più sicura

e comoda comunicazione con importanti centri vicini, col capoluogo del Distretto e con la più prossima stazione ferroviaria. Un Comune può essere chiamato a concorrere alle spese di manutenzione di un tratto di strada scorrente nel territorio di un altro Comune, quando sia dimostrato che esso vi abbia interesse ».

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, d'accordo con gli altri Ministri interessati, ha approvato le seguenti proposte delle Amministrazioni ferroviarie per concessioni speciali di tariffa:

1) Proposta della Mediterranea, per la quale la concessione accordata alla Ditta Lodovico Ravetta per trasporto d'olio al solfuro di carbonio da Rossano a Brindisi è prorogata a tutto settembre 1902, verso aumento del quantitativo minimo d'impegno da 200 a 400 tonnellate;

2) Proposta dell'Adriatica per concessione alla Ditta Isaia Tedeschi di effettuare i suoi trasporti di pietrame in partenza da Montegrotto e Battaglia in destinazione di Pontelagoscuro, al prezzo di L. 0.0412 per tonnellata-chilometro, oltre il diritto fisso di L. 0.206 per tonnellata, carico e scarico ad una delle parti. La Ditta si è obbligata a trasportare non meno di 3000 tonnellate della merce nel periodo di quattro mesi;

3) Proposta della Mediterranea perchè, a datare dal 1° giugno u. s., venga rinnovata per un altro anno la concessione accordata alla Ditta Angelino Secondo per trasporti di cereali a carro completo in destinazione di Borgosesia e di Varallo Sesia;

4) Proposta dell'Adriatica affinchè, a datare dal 16 luglio, la tariffa locale n. 235, piccola velocità, sia estesa ai trasporti di acido cloridrico e solforico in partenza da Mestre;

5) Proposta della Mediterranea di rinnovazione per un altro anno della concessione accordata alla Società Prodotti chimici, colla e concimi, di Roma, per trasporto a carro completo di circa 1500 tonnellate di fosfati minerali da Civitavecchia a Roma, coll'abbuono del 12.50 per 100 sui prezzi normali di tariffa, escluso il diritto fisso;

6) Proposta dell'Adriatica perchè la concessione accordata alla Ditta Molini Zopfi di Redona per trasporti di granaglie, farina e crusca sia rinnovata alle stesse condizioni per altri tre anni, colla solita clausola della facoltà di disdetta di anno in anno;

7) Proposta della Mediterranea, per la quale è rinnovata per un altro anno, alle stesse condizioni, la concessione accordata alla Ditta Innocente Mangili per trasporti di bozzoli morti, sfarfallati, ecc., da Milano P. G. alla Francia, via Modane, è rinnovata per un altro anno alle stesse condizioni.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Cuneo-Nizza. — Il *Journal Officiel* ha promulgata la legge approvante la Convenzione per la concessione alla P. L. M. di varie linee fra cui quella da Nizza alla frontiera italiana.

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia. — Riferiamo per la cronaca il seguente ordine del giorno votato ad unanimità dal Consiglio Comunale di Ventimiglia, nella seduta del 24 corrente.

« Il Consiglio, revocando il suo precedente deliberato in quanto non è conforme al presente, insiste per la pronta esecuzione della ferrovia Cuneo-Ventimiglia, garantita dai patti contrattuali tra le provincie interessate e che ha la sanzione in una legge dello Stato; deplora i tentativi intesi a ritardarne il compimento, e, viste le discussioni e le deliberazioni delle città di Torino e di Cuneo, della Camera e del Senato francese, altamente protesta contro qualunque allacciamento che si volesse accordare alla Francia in aperta violazione della legge 29 lugiio 1879 e in pregiudizio di legittime aspirazioni e dei diritti acquisiti da queste patriottiche popolazioni ».

Ferrovia Ferrara-Copparo. — Il Decreto ministeriale di ieri l'altro ha approvato, sotto l'osservanza di alcune condizioni, il progetto esecutivo della ferrovia Ferrara-Copparo.

Lavori ferroviari nell'Eritrea. — Giungono al Governo della Colonia Eritrea frequenti domande di operai, di contabili, ecc., per avere notizie circa i lavori ferroviari in corso o per essere adibiti ai lavori stessi.

La costruzione della strada ferrata Moi Atal-Ghinda è stata assunta dall'Impresa Grigolatti-Rosazza, che ha sede in Ghinda. A tale Impresa debbono rivolgersi quanti circa i lavori in questione hanno schiarimenti da chiedere o offerte di servizi da fare, non al Governo.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° al 20 luglio 1902.* — Nella decade dall'11 al 20 luglio 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 4,078,200.66, con un aumento di L. 216,420.28 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° al 20 luglio 1902 si ragguaglia a L. 8,082,174.68, presentando un aumento di L. 389,309 19 in confronto dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 10 luglio 1902.* — Nella decade 1°-10 luglio 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 3,568,380.97, con un aumento di lire 344,475.54 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 10 luglio 1902 si ragguaglia a L. 65,767,370.21, e presenta un aumento di lire 4,803,469.51 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti del mese di giugno 1902.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (276 chilom.), nel mese di giugno 1902, confrontato con quello dello stesso mese 1901, fu il seguente:

		1902 giugno	1901
Passeggieri trasportati	Num.	228,000	235,741
» introito	L.	573,000	590,649.51
Bagagli e cadaveri	Tonn.	740	753
» introito	L.	61,000	64,411.85
Bestiame trasportato	Capi	15,880	16,365
» introito	L.	41,000	36,641.24
Merce trasportata	Tonn.	87,000	81,491
» introito	L.	850,000	865,560.73
Introito complessivo	»	1,525,000	1,557,263.33
» chilometrico	»	5,525.36	5,642.26
Proventi diversi	»	90,000	88,310.50
Introito generale	»	1,615,000	1,645,573.83
Spesa complessiva	»	940,000	942,224.56
» chilometrica	»	3,405.80	3,413.85
Introito netto	»	675,000	703,349.27

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Ferrovie Germaniche. — Il *Journal des Débats* prevede che le ferrovie del Wurtemberg saranno prossimamente fuse nella rete prussiana. Le Camere di commercio si sono pronunziate in favore della fusione; una delle ultime vestigie dell'autonomia wurtemburghese sta adunque per sparire.

Ferrovie nell' India. — Basta gettare, scrive il gerente del Consolato del Belgio a Bombay, un semplice sguardo sulle ultime statistiche ufficiali, per apprezzare la misura dello sviluppo che ha preso il traffico delle ferrovie nell'India in questi ultimi anni.

I progressi realizzati durante l'esercizio 1901 richiamano specialmente l'attenzione; essi si risolvono in un beneficio netto di 115 lakhs, mentre che i profitti del periodo anteriore si elevavano appena a 8 lakhs (1 lakh equivale a 100,000 roupies). Queste cifre s'intendono dopo aver liquidato, con gli interessi, le spese d'esercizio delle vie esistenti, assicurata la rimunerazione del capitale impegnato nelle linee in costruzione e costituito un fondo di riserva destinato ad ammortizzare, insensibilmente, sotto forma di annualità, il prezzo di riscatto delle differenti linee.

Tenuto conto di questa frazione consacrata al servizio dell'ammortamento, il movimento del traffico presenta un *deficit* di roupies 1,229,010 nel 1899 e un benefizio di roupies 6,890,143 nel 1900, mentrechè l'ultimo bilancio rivela l'enorme beneficio di roupies 20,419,695.

Questi risultati brillanti coincidono con uno sviluppo successivo di 1484, 1237 e 576 miglia (il miglio vale 1610 metri circa), ossia un'estensione totale di 3297 miglia nello spazio di tre anni, ciò che porta a 25,373 miglia la lunghezza attuale delle reti ferroviarie nell'India.

Analizzando questi elementi statistici, conviene rilevare che il totale delle spese inscritto è notevolmente colpito dai termini dei contratti, i quali attribuiscono alle Compagnie vantaggi risultanti dalle condizioni d'interesse e di cambio essenzialmente onerosi per lo Stato; tuttavia non esistono più attualmente che due linee privilegiate di questa natura: quella di Bombay-Baroda e Centrale India e quella di Madras, i cui contratti rispettivi spirano alla fine del 1905 e 1907.

Riassumendo ciò che emerge da quanto precede, è che l'esercizio delle ferrovie in questi paesi ha cessato d'essere un onere per lo Stato, e che è parimenti permesso di considerare il suo avvenire sotto le prospettive più favorevoli per il pubblico tesoro.

Notizie Diverse

Le comunicazioni telefoniche con la Svizzera e con la Francia. — I lavori per le linee telefoniche italo-svizzere sono prossimi ad essere compiuti. Nei primi di agosto si potrà attivare la corrispondenza da Como con Chiasso e Lugano, e nella seconda metà del mese da Milano con Lugano e Zurigo.

A questa stessa data sarà probabilmente attivata anche la linea telefonica Genova-Torino-Lione, ed entro il mese di settembre sarà pronta la linea Roma-Torino per la corrispondenza con la Francia. Così che verso la fine di settembre risulterà completata l'intera linea Roma-Voghera, con diramazione a Milano, Genova e Torino per la corrispondenza con la Francia e (quando le linee siano disponibili) anche per la corrispondenza telefonica interna fra questi centri.

La Casa Siemens e Halske, a Berlino sta facendo esperimenti di nuove disposizioni per telefonia a grande distanza, le quali potrebbero facilitare l'estensione delle reti telefoniche, ed agli esperimenti assiste, per incarico del Ministero delle Poste e Telegrafi, il segretario, dott. Di Pirro.

Telegrafo senza fili sulle ferrovie belghe. — Sulle ferrovie belghe verranno eseguiti degli esperimenti di telegrafia senza fili per impedire gli scontri dei treni. Su ogni treno verrà collocato un apparato indicatore spingente in direzione opposta al percorso le onde elettriche ed un ricevitore per le onde elettriche provenienti dalla parte verso cui corre il convoglio. L'apparecchio ricevitore sarà stabilito in modo da poter ricevere i segnali quando il trasmettitore trovisi ad 800 metri. Giungendo un treno di fronte, sul medesimo binario, il conduttore viene avvertito elettricamente e può fermare il treno.

Consiglio del Commercio nell'Eritrea. — È stato istituito con decreto del Governatore dell'Eritrea un Consiglio di commercio della Colonia, del quale fanno parte di diritto i capi della Direzione di finanza e di contabilità dell'Ufficio di Governo. Inoltre il Commissario civile ha chiamato a far parte del Consiglio, pel prossimo biennio, i signori Pietro Billotti, Enrico Bresciani, Ottorino Rosa, commercianti, l'ing. Goffredo Nathan della Società delle Miniere d'oro, e il cav. Pirozzi, agente della Società italiana pel commercio delle colonie.

Concorso fra ingegneri. — La Società delle Miniere di Bilbao bandisce un concorso fra ingegneri nazionali ed esteri per disegni intesi a creare nuove industrie in Viscava.

Il programma è visibile presso il Regio Museo Commerciale di Torino, e i disegni devono presentarsi entro il 15 p. v. dicembre alle Officine della « Sociedad Española de Minas », Bilbao.

Appalti al Cairo. — È indetto un importante appalto per pavimentazione ad asfalto compresso di alcune strade della città di Cairo (circa 15,838 mq.); ma occorre cognizione personale della città, della mano d'opera locale, ecc., oppure l'assistenza d'un agente locale di fiducia.

I documenti dovranno presentarsi entro il 15 p. v. agosto.

Appalti per le Indie Olandesi. — Presso il R. Museo Commerciale di Torino si trovano a disposizione di chi intendesse prenderne visione gli avvisi d'asta coi relativi capitolati d'oneri per la fornitura di oggetti occorrenti alle ferrovie dello Stato in Giava ed all'Amministrazione delle Opere Pubbliche delle Indie Neerlandesi

Il giorno della presentazione delle offerte è stabilito pel 30 luglio corrente.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Lavori e Forniture per Ferrovie.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato di Amministrazione, 25 luglio). — Colla Ditta Carlevarini Carlo, di Savona, per costruzione di alcuni tratti di muro paraonde fra Cogoleto e Varazze;

Colla Ditta Porta Ambrogio e Fratello, di Asti, per gettate buzzoni a difesa della Castagnole Asti e della provinciale Asti-Savona dalle corrosioni del Tanaro fra il casello 14 ed il ponte;

Colla Ditta Roberto De Sanna, di Napoli, per fornitura di tonnellate 800 di carbon fossile da forni;

Colla Ditta Zaccheo Angelo, di Novi Ligure, per ricostruzione e rialzo pennello in sponda sinistra del Po, a monte del ponte presso Casale;

Colla Ditta Fratelli Porta, di Asti, per costruzione muro a difesa dell'argine ferroviario Torino-Genova, a monte della spalla si.

nistra del ponte sul rio Traverso, al km. 46.100, consolidamento fondazioni dei piedritti e muri d'ala del ponticello al km. 46 815.50, nonchè per costruzione briglie e muretti di difesa ai quarti di cono del sottovia al km. 46 855;

Colla Ditta Giordano Carlo, di Mercato San Severino, per ampliamento piano caricatore e migliorie ai magazzini merci in stazione di Nola;

Colla Ditta Ghiano Lorenzo, di Orbassano, per rivestimento con burghe e massi dell'alveo del torrente Pellice al ponte, progressiva 13 339 della Airasca-Moretta;

Col Cotonificio di Cornigliano Ligure, per fornitura di kg. 175 mila di juta cardata per pulitura dei meccanismi;

Colla Società Metallurgica di Livorno, per fornitura di 10,000 tubi bollitori di ottone con cannotto di rame per locomotive;

Colla Società per gli Oli minerali, di Genova, per fornitura di kg. 600,000 di petrolio raffinato, marca « Caucasica »;

Colla Fonderia Milanese di acciaio, per fornitura di 660 boccole ad olio, di acciaio, fuso in un sol pezzo;

Colla Ditta Ferdinando Zanoletti, di Milano, per fornitura di kg. 100,000 di zinco in lamiera;

Colla Ditta Fratelli Rizzi, di Piacenza, per gettata di massi naturali a formazione di un tratto di scogliera a difesa dell'argine destro contenitore del Po presso Santa Caterina;

Colla Ditta Federico Garolla, di Napoli, per fornitura di tonnellate 1000 di carbone fossile da fucina;

Colle Costruzioni Meccaniche di Saronno, per fornitura di cinque caldaie per locomotive della serie 4201-4500.

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

R. Prefettura di Torino. — L'asta ad unico definitivo incanto e ad offerte segrete per l'appalto dei lavori di costruzione di due briglie in muratura, con calce idraulica di Casale, nel torrente Prebecco, in comune di Chianoc, circondario di Susa, l'una per L. 12,095 e l'altra per L. 8569.44, e cioè per complessive L. 20,664.44, indetta per il 5 agosto p. v., non ha più luogo per disposizione del Comitato Forestale di concerto col Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio.

Direzione Autonoma del Genio Militare di Spezia. — L'asta ad incanto definitivo e ad offerte segrete per l'appalto dei lavori per la costruzione di scogliere per la fondazione del Molo Sud a Marola per l'imbarco del carbone sulle RR. Navi, per L. 80,000, che doveva aver luogo il 5 agosto p. v., venne sospesa.

Municipio di Pescaglia (Lucca) (4 agosto, ore 10). — Appalto dei lavori di riattamento alla strada da S. Martino in Freddana a Loppeglia, per L. 11,242.25. Cauz. provv. L. 800. Dep. spese L. 400. Fatali 22 agosto, ore 11. Consegna lavori 5 mesi.

Amministrazione Provinciale di Caserta (4 agosto, ore 11). — Appalto dei lavori di rettifica del tronco della strada provinciale Sferra Cavalli, detta Civita Castellana, di m. 1976.71, per L. 31,492.55. Cauz. provv. L. 1200. Fatali 23 agosto, ore 12.

Municipio di Albizzate con Solbiate (Milano) (4 agosto, ore 12). — Appalto dei lavori di costruzione del nuovo cimitero nella frazione di Solbiate Arno, per L. 9053.02. Cauz. provv. L. 1000. Dep. spese L. 150. Fatali 14 agosto, ore 15.

Municipio di Milano (5 agosto, ore 14, unico). — Appalto dei lavori per la costruzione di edifizi scolastici in 4 lotti: 1° in via Gentilino, per L. 170,000, cauz. provv. L. 1700, cauz. def. L. 17,000; 2° in piazza Fratelli Bandiera, per L. 200,000, cauz. provv. L. 2000, cauz. def. L. 20,000; 3° in via Borgognone, per L. 290,000, cauz. provv. L. 2900, cauz. def. L. 29,000; 4° in via Arena, per L. 470,000, cauz. provv. L. 4700, cauz. def. L. 47,000.

Deputazione Provinciale di Torino (7 agosto, ore 9, unico). — Appalto della fornitura del materiale d'inghiaiamento della strada provinciale Torino-Saluzzo per Lombriasco in diramazione dalla provinciale Torino-Cuneo presso Carignano, sino al confine colla provincia di Cuneo oltre Lombriasco, per 5 anni, dal 1° luglio 1902 al 30 giugno 1902, e per complessive L. 10,836.40. Cauzione provv. L. 210.

Ufficio Edilità e Lavori Pubblici del Municipio di Genova (8 agosto, ore 14). — Appalto dei lavori di pavimentazione dei tratti delle vie Oddone, Assarotti, Aurelio Saffi, Mentana, Atto Vannucci, Gropallo e Canevari, per L. 80,118.70. Cauz. provv. L. 8000. Fatali 23 agosto, ore 12. Consegna lavori 90 giorni.

Municipio di Caselle Landi (Milano) (9 agosto, ore 11, 2° incanto). — Appalto dei lavori di riforma, alzamento e rinforzamento dell'argine consorziale Gulenale del Mezzanone nel comune di Caselle Landi, per L. 28,500. Cauz. provv. L. 2000. Cauz. def. L. 5000. Consegna lavori 100 giorni.

Prefettura di Palermo (11 agosto, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di consolidamento del tratto dalla stazione ferroviaria di Corleone alla Sella Contuberne della strada nazionale n. 20, per L. 20,132.50. Cauz. provv. L. 1000. Cauz. def. decimo. Ultimazione lavori 6 mesi. Documenti 2 agosto.

Municipio di Milano (12 agosto, ore 13, unico). — Appalto della fornitura nei magazzini comunali, o nelle località che verranno indicate entro il comune di Milano, di mc. 4000 di sabbia a L. 3.50 il mc., e di mc. 4000 di ghiaia a L. 3.20 il mc., per complessive L. 25,000, dal 1° ottobre 1902 al 30 giugno 1905. Cauzione provv. L 2500. Documenti 6 agosto, ore 16. Offerte 12 agosto, ore 14.

R. Prefettura di Bari (12 agosto, ore 11, unico). — Appalto dei lavori occorrenti all'ordinaria manutenzione delle opere d'arte del porto di Monopoli durante il sessennio 1902-1908, per complessive L. 66,000, delle quali L. 56,400 a base d'asta e L. 9600 a disposizione dell'Amministrazione, per pagare i compensi, le opere impreviste e le indennità di sorveglianza. Cauz. provv. L. 4000. Cauz. def. metà canone annuo. Documenti 3 agosto.

Municipio di Milano (13 agosto, ore 13, unico). — Appalto della fornitura di pietrisco calcare occorrente per la manutenzione e sistemazione di strade e spazi pubblici nel territorio del comune di Milano dal 1° ottobre 1902 al 31 dicembre 1905, in 3 lotti, e cioè: 1° somministrazione di pietrisco calcare proveniente dalle cave di Arona in mc. 500 per l'anno 1902 e in mc. 2000 pei tre anni successivi, a L. 10 il mc.; 2° pietrisco calcare proveniente dalle cave di Angera, id. come sopra, a L. 9.70 il mc.; 3° pietrisco calcare proveniente dalle cave del circondario di Varese, id. come sopra, a L. 9.20 il mc. Cauz. provv. L. 2000. Offerte 13 agosto. Documenti 7 agosto, ore 16.

R. Prefettura di Reggio Emilia (13 agosto, ore 10, nuovo incanto a termini abbreviati). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione del primo tronco della strada nazionale n. 38, Aulla-Reggio, compreso fra il Valico del Cerreto ed il Voltone di Migliara, di m. 46,411, escluse le traverse di Collagna, Busana, Cervarezza, Bagnolo ne' Monti e Croce, di m. 11,000, e per conservare le opere d'arte che lo corredano, durante il sessennio 1902-908, per complessive L. 207,779.01. Cauz. provv. L. 2800. Fatali 19 agosto, ore 12, senza ulteriore avviso. Documenti 6 agosto.

— (14 agosto, ore 10, nuovo incanto a termini abbreviati). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione del secondo tronco della strada nazionale n. 38, Aulla-Reggio, compreso fra il Voltone di Migliara ed il piazzale della stazione ferroviaria di Reggio Emilia, di m. 33,365, escluse le traverse di Casina, Pecorile, Puianello e il tratto di circonvallazione fra la svolta presso Porta Castello di Reggio e il piazzale della stazione suddetta, di m. 1591, e per conservare le opere d'arte che lo corredano, durante il sessennio 1902-1908, per complessive L. 149,825.76. Cauz. provv. L. 2000. Fatali 20 agosto, ore 12. Documenti 6 agosto.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		Luglio 19	Luglio 27
Azioni Ferrovie Biella		L. 536	536
» » Mediterranee		» 429.50	432
» » Meridionali		» 638.50	639
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)		» 388	388
» » » (2ª »)		» 370	370
» » Secondarie Sarde		» 226	226
» » Sicule		» 654	654
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e			
» » Sicule *A. B. C. D.*		» 338.50	337.50
» » Cuneo 3 0[0		» 357	357
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1[2 %		» 100	100
» » Mediterranee 4 0[0		» 504	503.50
» » Meridionali		» 335.50	335.50
» » Palermo-Marsala-Trapani		» 321	321.50
» » » 2ª emiss. »		313	313.50
» » Sarde, serie *A*		» 336	336
» » » serie *B*		» 336	336
» » » 1879		» 336	336
» » Savona		» 356	356
» » Secondarie Sarde		» 502.25	502.25
» » Sicule 4 0[0 oro		» 511	511
» » Tirreno		» 502	502
» » Vittorio Emanuele		» 364	364.50

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 19ª Decade — dal 1° al 10 Luglio 1902.

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti Indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1902	1,276,234.51	65,693.94	404,023.84	1,534,270.50	15,508.02	3,295,730.81	4,308.00
1901	1,197,053.41	57,188.15	394,911.32	1,314,763.23	14,360.06	2,978,276.17	4,308.00
Differenze nel 1902	+ 79,181.10	+ 8,505.79	+ 9,112.52	+ 219,507.27	+ 1,147.96	+ 317,454.64	»
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1902	22,939,572.74	1,218,400.42	7,263,075.91	29,165,416.23	300,587.76	60,887,053.06	4,308.00
1901	22,005,899.93	1,166,253.62	6,963,406.46	26,031,189.96	293,513.31	56,460,263.28	4,308.00
Differenze nel 1902	+ 933,672.81	+ 52,146.80	+ 299,669.45	+ 3,134,226.27	+ 7,074.45	+ 4,426,789.78	»

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti Indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1902	103,926.09	3,882.36	27,810.11	135,229.50	1,802.10	272,650.16	1,547.11
1901	97,478.23	3,379.69	27,137.75	115,882.29	1,751.30	245,629.26	1,530.17
Differenze nel 1902	+ 6,447.86	+ 502.67	+ 672.36	+ 19,347.21	+ 50.80	+ 27,020.90	+ 16 94
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1902	1,599,164.76	38,437.04	501,433.94	2,714,584.51	26,696.90	4,880,317.15	1,545.42
1901	1,508,704.57	35,581.76	473,476.14	2,458,576.50	27,298.45	4,503,637.42	1,530.17
Differenze nel 1902	+ 90,460.19	+ 2,855.28	+ 27,957.80	+ 256,008.01	— 601.55	+ 376,679.73	+ 15.25

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1902	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1901
609.45	552.21	+ 57.24	11,235.72	10,442.30	+ 793.42

ANNUNZI

COMPAGNIA DEI FRENI WESTINGHOUSE

THE WESTINGHOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED

LONDRA — York Road, King's Cross, N. — **LONDRA**

Freno Westinghouse ad azione rapida

Apparecchi di Freno Westinghouse ordinati durante l'anno 1900.

Freni automatici	Al 31 dicembre 1899		Al 31 dicembre 1900		Aumento nell'anno	
	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli
Inghilterra	3964	35817	4094	36652	130	835
Francia	4047	33427	4455	34037	408	610
Germania	7258	42268	7798	45149	540	2881
Russia	2384	16796	5182	32633	2798	15837
Austria-Ungheria	723	6441	755	6990	32	549
Belgio	1065	6705	1230	7476	165	771
Olanda	658	3588	691	3791	33	203
Italia	688	5297	837	6488	149	1191
Svezia	61	536	61	646	—	110
Svizzera	816	6324	830	6462	14	138
Spagna	21	202	29	202	8	—
Rumania	185	698	209	698	24	—
Bulgaria, Serbia e Turchia	—	26	—	26	—	—
India	56	110	56	110	—	—
China	123	84	123	84	—	—
Persia	—	36	4	36	4	—
Africa	11	73	11	73	—	—
Australia	1591	21133	1804	26264	213	5131
Repubblica Argentina	173	711	183	841	10	130
America	36484	993293	38398	1125529	1914	131236
Totale	60308	1173565	66708	1334104	6400	160539

Aumento totale nel 1900, apparecchi N. **166939.**

AGENZIA PER L'ITALIA: Ing. GIUSEPPE GOGLIO - TORINO

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (2) 1a classe	Londra (2) 2a classe	Parigi (3) 1a classe	Parigi (3) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Londra (4) validità	Parigi (5) 1a classe	Parigi (5) 2a classe	Parigi (5) validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne) .	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 60	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 85	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a classe		1a,2a,3a classe	1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a, 2a e 3a classe		Treno lusso PENINSULAR-EXPRESS part. da Londra il venerdì
				(*)		(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	—			11 — a.		—		—
Douvres. . . . . —	11 05 a.			1 — p.		11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
	(F) W.R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 30 p.		3 — p.		1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.						2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.						2 31 a.		
Folkestone . . . Par.			11 50 a.		4 10 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime o. E. oc. Arr.			1 30 p.		5 50 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.			1 34 p.		5 54 p.			
					(F) W.R.			
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.			2 10 p.		6 17 p.			
Boulogne (Buffet) Central Arr.		2 12 p.	2 15 p.		6 22 p.			
Boulogne (Buffet) Central Par.		2 25 p.			6 25 p.			
Amiens (Buffet) . Arr.		4 12 p.		5 16 p.	—	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) . Par.		4 17 p.		5 21 p.	—	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord . . . Arr.	4 45 p.	6 05 p.		6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	—	6 33 p.		7 58 p.	9 21 p.	7 03 a.		Per la grande cintura
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	7 16 p.		8 42 p.	10 01 p.	7 43 a.		
	1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)		1a 2a cl.	1a 2a cl.	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	9 35 p.	10 20 p.	10 30 p.	9 20 a.	2 — p.	
Dijon . . . . Arr.	12 18 p.	1 31 a.	2 16 a.	2 48 a.	3 40 a.	2 17 p.	7 08 p.	9 35 a.
Evian . . . . . . —	1 14 p.	8 27 a.	—	—	1 14 p.	10 48 p.	—	—
Genève . . . . . —	10 45 a.	—	7 51 a.	—	11 16 a.	7 33 p.	—	—
Chamonix . . . . . . —	6 21 p.	10 49 a.	—	—	6 21 p.	—	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	9 05 a.	6 12 a.	—	7 01 a.	10 19 a.	7 01 p.	12 23 a.	1 46 p.
Chambéry . . . . . . —	9 37 a.	6 41 a.	—	7 25 a.	10 55 a.	7 35 p.	12 47 a.	2 06 p.
Modane . . . . —	1 46 p.	—	—	10 02 a.	8 04 p.	—	3 34 a.	4 51 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	18 55	—	—	14 22	4 55	—	8 20 a.	21 16
Torino. . . . . . . Par.	20 —	—	—	14 50	6 45	—	8 45	Sleeping-cars con Dining-car
Novara . . . . Arr.	21 56	—	—	16 47	9 14	—	10 55	
Milano . . . . Arr.	23 05	—	—	17 45	10 15	—	12 6	
Venezia . . . . . . Arr.	—	—	—	23 30	—	—	18 45	
Torino. . . . . . . Par.	20 05	—	—	15 —	5 25	—	8 40	
Genova . . . . Arr.	23 20	—	—	18 25	8 45	—	12 —	
San-Remo. . . —	5 45	—	—	23 33	—	—	16 44	
Pisa. . . . . —	3 20	—	—	23 25	12 35	—	17 —	
Firenze . . . . —	7 15	—	—	1 20	17 28	—	19 15	
Livorno. . . . —	5 36	—	—	0 7	15 5	—	18 —	
Roma . . . . —	10 10	—	—	7 —	19 15	—	23 48	
Napoli . . . . —	18 35	—	—	18 36	0 35	—	7 —	
Brindisi . . . . —	—	—	—	8 16	—	—	18 7	
Torino. . . . . . . Par.	20 05	—	—	—	—	—	8 40	21 30
Alessandria . . . . Arr.	21 32	—	—	—	—	—	10 18	22 59
Bologna . . . . —	2 31	—	—	—	—	—	14 50	3 01
Ancona . . . . —	7 13	—	—	—	—	—	23 —	6 40
Brindisi. . . . —	21 48	—	—	—	—	—	10 59	17 20
Firenze . . . . —	6 34	—	—	—	—	—	18 3	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	13 10	—	—	—	—	—	23 25	
Napoli. . . . . . . Arr.	18 35	—	—	—	—	—	7 —	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . Par.	8 50	—	—	15 5	Lusso	—	—
Roma . . . . —	14 30	—	—	23 10	—	—	—
Firenze . . . . —	21 10	—	—	6 10	—	—	—
Brindisi . . . . —	7 —	—	—	17 33	—	—	—
Ancona . . . . —	20 25	—	—	5 35	—	—	—
Bologna . . . . —	1 35	—	—	10 30	—	10 30	—
Alessandria . . . . . —	7 15	—	14 20	17 10	—	21 55	—
Torino. . . . . . . Arr.	9 2	—	16 05	19 10	—	23 35	—
Brindisi. . . . . . Par.	—	—	18 35	—	—	9 42	—
Napoli. . . . . —	8 50	—	15 50	—	—	23 15	—
Roma . . . . —	14 50	—	21 —	—	14 20	8 15	—
Livorno . . . . —	21 6	—	2 —	8 30	19 25	13 15	—
Firenze . . . . —	19 35	—	21 5	7 15	17 30	12 10	—
Pisa. . . . . —	22 15	—	3 5	9 8	20 45	15 —	—
San Remo . . . —	18 32	—	1 45	8 9	—	14 15	—
Genova . . . . —	3 5	—	7 5	14 55	0 35	20 —	—
Torino. . . . . . . Arr.	7 —	—	10 25	19 10	4 50	23 35	—
Venezia . . . . . . Par.	—	—	—	8 45	—	14 —	—
Milano . . . . Par.	—	—	7 5	16 —	—	20 15	—
Novara . . . . —	—	—	8 7	17 1	—	21 15	—
Torino. . . . . . . Arr.	—	—	10 20	19 5	—	23 10	—
	(D)						
Torino. . . . . . . Par.	7 45	—	13 30	19 30	—	—	24 —
Modane (ora franc.) . —	11 40 a.	—	5 45 p.	10 22 p.	—	—	3 20 a.
Chambéry . . . . . . —	3 8 p.	—	9 15 p.	12 36 a.	—	6 46 a.	5 57 a.
Aix-les-Bains . . . . —	3 43 p.	—	9 47 p.	12 59 a.	—	7 18 a.	6 20 a.
Chamonix . . . . . . —	7 40 a.	—	4 20 p.	—	—	—	—
Evian . . . . . —	12 37 p.	—	7 22 p.	—	—	4 3 a.	—
Genève . . . . —	1 50 p.	—	7 35 p.	9 28 p.	—	5 55 a.	3 27 a.
	1a cl.						
Dijon . . . . —	11 37 p.	—	2 39 a.	5 22 a.	—	1 25 p.	11 33 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	5 — a.	—	7 23 a.	9 41 a.	—	6 21 p.	5 15 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 11 a.		—	10 19 a.	—	6 50 p.	
Paris-Nord Arr.	7 52 a.		—	11 4 a.	—	7 42 p.	
	1a,2a,3a	1a 2a cl.	(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl. W.R.(A)		Pranso 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	8 15 a.	—	9 45 a.	11 35 a.	—	9 — p.	
Amiens (Buffet) . Arr.	9 52 a.	—		1 — p.	—	10 46 p.	
Amiens (Buffet) . Par.	9 57 a.	—		1 4 p.	—	10 51 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	11 28 a.	—			—		
Boulogne (Buffet) Central Par.	11 30 a.	11 40 a.			—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.	11 35 a.	—			—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.	11 50 a.	—			—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora E. oc. Par.	11 46 a.	—			—		
Folkestone . . . Par.	2 — p.	—			—		
Boulogne-Tintelleries Arr.		11 44 a.			—	12 31 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.		11 46 a.			—	12 33 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.		12 27 p.		2 55 p.	—	1 12 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.		12 35 p.	1 5 p.	3 01 p.	—	1 21 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.		1 20 p.		3 19 p.	—	1 39 a.	
Calais Maritime ora Eur. occ. Par.		1 16 p.		3 15 p.	—	1 35 a.	
Douvres. . . . . . . —		3 5 p.		5 15 p.	—	3 40 a.	
Londres Victoria . Arr.		—		7 — p.	—	—	
Londres Ch.-Cross. Arr.	3 45 p.	4 55 p.		—	—	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — *Vetture dirette da Boulogne verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Boulogne a Milano e Venezia col treno che parte da Boulogne alle 6.17 p. e da Parigi-Lione alle 10.20 ant. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Calais col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 11.35 ant. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino.

TORINO, 1902 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2.

ANNO XXXV. Sabato, 2 Agosto 1902 NUM. 31.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

POLEMICHE GENOVESI

La stampa genovese in queste ultime settimane ha iniziato o ripreso polemiche molto interessanti su problemi da lungo tempo insoluti.

1. — Il posto d'onore spetta al palazzo di San Giorgio, a cui si volge la mente di tutta la cittadinanza, ora che la caduta del campanile di Venezia ha fatto ridestare in tutta l'Italia lo zelo per la conservazione e per la tutela dei monumenti antichi, zelo che speriamo viva abbastanza per fare raccogliere qualche frutto dagli amari insegnamenti dei fatti.

È una delle poche volte che tutta la stampa cittadina si appassiona contemporaneamente di un argomento d'interesse locale, con quella concordia di vedute che sola conduce a concludere.

Prescindendo dal fatto che, malgrado tutta la buona volontà dei promotori, la proposta risurrezione del palazzo di San Giorgio, come Borsa di Commercio, non poteva realizzarsi che organizzando una combinazione di affari come qualunque, sta il fatto che l'esecuzione di questo programma avrebbe tolto all'interno dell'edificio ogni suo carattere, e avrebbe dato a Genova una Borsa di Commercio eccessivamente meschina in paragone delle Borse di tutti gli altri importanti porti europei.

2. — Il chiarissimo signor capitano E. A. De Albertis, il cui valore è noto in tutta Italia, insiste nuovamente nelle colonne del *Secolo XIX* sulla necessità di ridurre la larghezza della bocca del porto e di volgerne l'orientazione verso libeccio. Non è il caso di ripetere qui gli argomenti che da molti anni hanno fatto riconoscere a tecnici ed a capitani di mare l'utilità di una bocca di larghezza limitata, volta, secondo alcuni, a ponente, secondo altri a libeccio o a mezzogiorno. Ma credo che sia utile e patriottico rilevare un asserto nuovamente fatto nel calore della discussione da coloro che combattono il restringimento della bocca, e precisamente che in massima un tale restringimento renda l'enrata del porto difficile o pericolosa.

Vari anni fa, volendo rendermi conto delle difficoltà che un tale restringimento avrebbe potuto arrecare alla navigazione, pensai di domandare che cosa a questo proposito pensavano i capitani di navi straniere che frequentano il porto; inquantochè è presumibile che le maggiori difficoltà debbono essere rilevate dai capitani che meno conoscono il porto di Genova.

Il risultato di questa inchiesta fu che non si annetteva nessuna difficoltà maggiore delle attuali, ove si fosse trattato di entrare nel porto da una bocca di 300 metri, volta a mezzogiorno, sia guidando un piroscafo, sia conducendo una nave a vela per mezzo di rimorchiatori adatti, come è noto che possiede il porto di Genova. Già fino da oggi sono i rimorchiatori che conducono in porto la gran maggioranza delle navi a vela.

E poichè più tardi sentii che qualche voce locale era a questo proposito discorde, volli anche, per eccesso di zelo, interpellare i capitani di molte navi italiane che frequentano il porto.

Come mi aspettavo, le risposte furono conformi, e ne conservo ancora parecchie che mi furono date per iscritto.

Capisco che, a scopo di polemica, si asserisca che una piccola bocca in qualunque modo orientata presenterebbe gravi difficoltà e pericolo, ma non mi pare che quest'affermazione conferisca al decoro del nostro paese, i cui capitani e marinai sono giustamente da secoli considerati come i primi del mondo.

Non si potrà mai far credere a nessuno che gli egregi sostenitori dell'attuale polemica si troverebbero menomamente preoccupati di entrare per una bocca ristretta convenientemente posta, poichè è troppo alta la fama della loro abilità e troppe sono le prove che ne hanno dato.

Le pretese difficoltà non potrebbero riguardare che gli altri capitani, ma, come ripeto, tutti i capitani da me interpellati mi hanno dichiarato che essi non ne troverebbero.

Perchè screditarci da noi stessi?

3. — Un altro argomento di vitale importanza mi pare che meriterebbe l'onore di occupare contemporaneamente qualche colonna di tutti i giornali cittadini, l'allacciamento cioè del porto con Rivarolo. Mentre il traforo del Sempione si va compiendo con grande celerità malgrado impreveduti ostacoli, mentre senza tregua si lavora, sotto l'occhio vigile delle provincie di Milano e di Torino, alla costruzione delle linee di raccordo, a Genova si dorme.

Di tutto ciò che da tanti anni si era chiesto per migliorare le condizioni del porto, questa sola opera, dopo molte fatiche e colla concordia di tutti, era stata promessa e votata con grande solennità.

Sono passati due anni e si può dire che nulla è stato ancora fatto. Non si tirino questa volta in ballo nè i Genovesi, nè la Mediterranea, nè i terzi: il partito preso dalle Autorità governative di tirare in lungo, sarebbe dimostrato da un solo fatto se non ce ne fossero delle centinaia: la pubblicazione per l'espropriazione per pubblica utilità a Rivarolo non è stata ancora fatta.

Si dice che i proprietari dei terreni chiedano dei prezzi troppo alti, e sia pure; ma la legge indica la strada per occupare questi terreni senza guardare in faccia a nessuno: i giudici poi sentenzieranno. Si tratta degli interessi di Genova, di un lavoro che è indispensabile per provvedere almeno in piccola parte a deficienze intollerabili; ogni ritardo è un danno che non è giusto che il porto debba sopportare.

Genova.

Ing. G. B. ANTONELLI.

LA DEFICIENZA DEI CARRI FERROVIARI

La *Perseveranza* rileva che il Comitato delle ferrovie francesi, occupandosi della somministrazione di vagoni ai privati presso le varie Amministrazioni ferroviarie dell'estero, ha potuto constatare come le difficoltà provate in Francia al riguardo si riproducano all'estero con maggiore intensità e conseguenze più gravi, sulle quali vale la pena di soffermarsi.

In Germania i traffici anormali, qnantunque talora preveduti, mettono l'Amministrazione in seri imbarazzi. Nel 1895, nel bacino minerario della Ruhr mancarono ad un dato momento 6000 vagoni per settimana; l'anno seguente si riprodusse la stessa penuria di veicoli; essa si ripetè nel 1897.

La questione venne portata in Parlamento, dove l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato dovette riconoscere come durante il periodo di settembre, ottobre e novembre il numero di vagoni richiesti, e che non poterono essere forniti, si è elevato nel 1892 a 84 mila, nel 1893 a 132 mila, nel 1894 a 164 mila, nel 1895 a 251 mila; infine, nel 1897 a 471 mila! Ciò non ebbe fine neppure negli anni successivi.

In Belgio lo stato delle cose risulta ancora peggiore, e l'Amministrazione dello Stato non sa dove dare del capo, poichè eccessiva è la scarsità dei vagoni. Nel 1899 essa si attenne al partito radicale di sospendere ogni carico per diversi giorni alla fine del dicembre, e tenne fermo, malgrado le proteste, le interpellanze, le minaccie di chiusura delle vetrerie e la crisi al porto di Anversa. Tutti gli alti sdegni non valsero a far arrivare un vagone di più sui binari.

In Austria-Ungheria, pure nel 1899, si ebbero condizioni uguali per la mancanza di materiale sulle ferrovie dello Stato, e si cercò di ripiegare alla meglio col noleggio di vagoni delle Società ferroviarie e private.

Le grosse grida che spesso echeggiano in Italia sulla deficienza dei vagoni non sono dunque un nostro privilegio, e gli inconvenienti sono più acuti e gravi fuori di qui, là dove è in vigore quell'esercizio di Stato che, secondo taluni, dovrebbe essere la panacea di questo ed altri; il fatto poi succede in paesi dove si afferma fortemente organizzata l'Amministrazione di Stato per le ferrovie.

Ma non basta, perchè mentre, per esempio. in Francia ed anche da noi le Compagnie sono assoggettate a patti speciali e rigidi sulle condizioni dei trasporti e la durata dei medesimi, e sono garanti pei danni emergenti, cosicchè gli interessati hanno diritto a reclamare danni ed interessi; nelle Amministrazioni di Stato sopradette, invece, si girano con abile disinvoltura le responsabilità del vettore.

Nel Belgio non si fa caso del rifiuto di carico o del ritardo dovuto al caso fortuito e di forza maggiore, e quest'ultima viene dafinita quale « il caso in cui i trasporti abbiano ecceduto i limiti del traffico normale »! In Germania si salvano un poco di più le apparenze colla scorta del regolamento, il quale prescrive che sia fatta per iscritto la domanda di vagoni ed il richiedente possa essere chiamato a versare una caparra, mediante la quale l'Amministrazione si impegna a fornire i vagoni sotto pena di indennità; però l'Amministrazione non deve l'indennità che nel caso che abbia promesso i vagoni, e la promessa s'intende che debba essere per iscritto. È chiaro come l'Amministrazione con queste disposizioni non possa essere presa in fallo ed in fatto non prometta niente.

È legittima la conclusione che nei casi di penuria di veicoli per effetto di un traffico anormale, le reti esercitate dalle Amministrazioni di Stato offrono assai minore garanzia di buon servizio che le Imprese private; quelle Amministrazioni si svincolano molto più facilmente e con maggior disinvoltura delle responsabilità che loro incombono pel ritardo o la deficienza di materiale rotabile, poichè si premuniscono una volta per tutte, sono padroni e come tali non hanno al di sopra un controllo efficace, e neppure si dànno pena per dimostrarlo.

L'accertamento di fatti ed inconvenienti quotidiani e pratici, meglio delle argomentazioni astratte, valgono a dimostrare come i meriti vantati dell'esercizio di Stato si risolvano invece in un peggioramento del servizio per il pubblico, onde desideriamo che lo stesso pubblico provveda a tutelare i suoi interessi con l'invocare una saggia politica ferroviaria.

CONCORSO PER APPARECCHI D'ATTACCO AUTOMATICI

Il Congresso dei rappresentanti delle ferrovie russe ha stabilito i seguenti premi per l'elaborazione dei migliori progetti di un apparecchio di attacco automatico dei vagoni: il primo di 5000 rubli, il secondo di 3000 rubli, il quarto di 1000 rubli.

Il concorso è internazionale. Il termine per la presentazione scade il *15 aprile 1903.*

Ecco il programma:

§ 1. — I vagoni muniti di apparecchi d'attacco automatici debbono conservare la possibilità di attaccarsi con vagoni muniti di semplice sistema; bisogna pure evitare ogni pericolo all'agente effettuante la giunzione di due vagoni muniti del nuovo attacco.

§ 2. — La giunzione dei vagoni muniti del nuovo apparecchio deve farsi automaticamente avvicinando un vagone all'altro senza il concorso del manovratore.

§ 3. — Il distacco deve effettuarsi con il movimento di una leva o di maniglia manovrabile dall'agente tenendosi fuori dei tamponi dei vagoni.

§ 4. — La posizione dei tamponi deve essere possibilmente conservata senza modificazioni.

§ 5. — L'apparecchio deve evitare ogni caso di distacco imprevisto per causa di pressione reciproca dei vagoni durante la marcia del treno sopra una pendenza o chiudendo i freni.

§ 6. — Le parti dell'apparecchio devono essere calcolate per uno sforzo costante di 14 tonnellate.

§ 7. — Se per attaccare i vagoni muniti del nuovo apparecchio con vagoni aventi attacchi del vecchio tipo, vi è necessità di spostare le parti del nuovo attacco, lo sforzo necessario a questo spostamento non deve richiedere più di un uomo.

§ 8. — Tutte le parti degli attacchi devono essere eseguite in modo che le influenze atmosferiche: pioggia, neve, freddo, polvere, ecc., non possano interrompere il loro funzionamento regolare.

§ 9. — In generale, la costruzione degli attacchi deve essere il più possibile semplice, facile e poco costoso.

§ 10. — Indipendentemente dalle condizioni summenzionate, sarebbe desiderabile che gli attacchi di nuova costruzione possano essere adattati non soltanto ai vagoni merci normali, ma ancora possibilmente ad una grande quantità di vagoni di altri tipi.

GENOVA E MARSIGLIA

Un rapporto del console generale francese a Genova pone a confronto il movimento della navigazione del porto di Genova del 1901 con quello di Marsiglia nello stesso anno. Il movimento generale del naviglio a Genova durante il 1901 è stato di 11,902 navigli e di tonn. 10,096,643, con una diminuzione in confronto al 1900 di 1700 navigli e un aumento di 358,598 tonnellate. Il fatto dipende dalla diminuzione delle importazioni, specialmente del carbone, in conseguenza degli scioperi, per quanto riguarda la diminuzione nel numero dei navigli; e per la tendenza all'impiego di vapori di sempre maggior portata, per quanto riguarda l'aumento del tonnellaggio. Il rapporto del console nota che in questo ristagno nel movimento ascensionale del porto di Genova, c'è un sintomo che non ha mancato di impressionare gravemente i circoli commerciali genovesi, e che merita la più grande attenzione.

Per quanto concerne il movimento dei navigli, secondo la bandiera, l'Italia tiene il primo posto con 8014 bastimenti per 4,210,812 tonnellate. Seguono l'Inghilterra e la Germania. Quanto alla Francia, il rapporto del console nota la diminuzione di 62 navigli francesi in confronto al 1900, e scrive che nulla può spiegare le cause di questa diminuzione, essendo la Francia posta attualmente sopra un piede di eguaglianza assoluta coi suoi concorrenti; il console spera che la recente legge francese sulla marina mercantile possa arrestare questa decadenza.

Il rapporto nota poi i progressi crescenti della marina tedesca a Genova, come pure quelli della bandiera austro-ungarica e spagnuola. Per quest'ultima, osserva che è la perdita delle sue colonie che ha sospinta la Spagna a usufruire dei suoi vapori per l'emigrazione italiana nelle Americhe, e che infatti ora i grandi vapori della Compagnia Transatlantica di Barcellona fanno a Genova la concorrenza alle Compagnie italiane, tedesche ed inglesi, mentre in questo traffico la bandiera francese non è rappresentata che da un solo vecchio vapore.

Il rapporto passa quindi ad esaminare il movimento marittimo di Marsiglia nel 1901. Sono entrati in quel porto 16,502 navigli con un tonnellaggio di 13,042,894 tonnellate, con una diminuzione, in confronto del 1900, di 572 navigli e con un aumento di 746,640 tonnellate. Lo stesso fenomeno che si produce a Genova, si produce dunque anche a Marsiglia. Confrontando questi dati con quelli di Genova, risulta che a Marsiglia nel 1901 sono entrati 4600 navigli di più che a Genova, con 2,946,251 tonnellate in più. Nel 1900 questa differenza era di 3472 navigli e di 2,568,209 tonnellate.

« Sotto il punto di vista assoluto, dice il rapporto, la differenza è dunque aumentata a favore di Marsiglia, ma bisogna notare che essa è invece diminuita: nel 1901 di 49,998 tonnellate per ciò che concerne le merci imbarcate e sbarcate. È quest'ultimo punto, nota il rapporto, che è importante, tanto più che nel primo trimestre 1902 il movimento della navigazione a Genova risulta aumentato di 318 bastimenti e 404,304 tonnellate, in confronto al primo trimestre 1901. Non c'è dunque da cantar vittoria, scrive il console, perchè l'aumento del traffico utile di Marsiglia nel 1901, è insignificante, e la differenza fra i due porti è diminuita di 49,000 tonnellate a favore di Genova, quantunque l'anno 1901 sia stato per Genova, cattivo ».

E così conclude:

« Era dunque tempo che noi agissimo intraprendendo i lavori pel porto di Marsiglia come quelli per la valle del Rodano. Questa soluzione s'imponeva con tanta maggiore urgenza, in quanto a Genova si lavora con attività febbrile al compimento dei lavori votati nel 1897 e 1898. Il Parlamento italiano inizierà certo quanto prima la discussione del progetto di legge sopra l'autonomia del porto di Genova, e sui progetti concernenti la creazione di nuovi bacini e l'apertura di un nuovo tunnel a traverso l'Appennino a fine di aumentare le vie di comunicazione tra Genova e l'Alta Italia e offrire al gran porto italiano una via in più di raccordo col Sempione. Genova aspira a divenire la regina incontestata del Mediterraneo, posizione alla quale la sua situazione geografica sembra naturalmente chiamarla, ed essa non trascurerà alcun mezzo per raggiungere questo fine. Marsiglia avrebbe dunque un grave torto considerando di aver causa vinta, perchè il movimento del suo traffico rimane ancora superiore a quello della sua rivale. Tutti gli anni essa perde un po' del suo vantaggio, e per rimontare la corrente e conservare la sua supremazia nel Mediterraneo, le occorrono sforzi incessanti, che non siano più contrariati da conflitti tra capitale e lavoro. Marsiglia ha già dato tante prove di felice iniziativa, che si può esser certi che capisce il pericolo e che saprà porvi riparo ».

FERROVIE COMPLEMENTARI

(*Continuazione, vedi num. 30*).

Bagni di Lucca-Aulla.

La linea Aulla-Lucca, di cui fa parte il tratto da costruirsi Bagni di Lucca-Aulla, nacque come linea essenzialmente militare. Infatti, dopo decretata la Parma-Spezia, si vide la necessità di rendere sicure da attacchi dal mare le comunicazioni fra la Toscana ed il bacino medio del Po; così l'Aulla-Lucca entrò a farte delle linee di terza categoria decretate con la legge del 1879. La linea fu prevista per chilometri 87 con una spesa di 30 milioni; ma tale cifra determinata senza un preventivo studio dovette ben presto essere elevata a 50 milioni, in seguito ai progetti studiati dalle Provincie di Lucca e di Massa e dalla Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo.

Il primo tratto di circa chilometri 24 è già costruito ed aperto all'esercizio, resta a costruirsi l'altro tratto, il quale avrà la lunghezza di circa chilometri 67 con una spesa di circa 35 milioni.

L'importanza militare della linea a cui si è accennato in principio è stata dimostrata da tanti competenti che non è il caso d'insistervi ulteriormente. Ma la Commissione, valutando le notizie ed i dati raccolti dalla Sottocommissione recatasi sul posto, si è convinta che questa linea non solo ha importanza militare, ma ha pure importanza commerciale. Infatti le regioni che saranno attraversate, e cioè la Garfagnana e la Lunigiana, sono ricche di cave di marmo di qualità svariate ma tutte pregevoli, e che superano in bellezza gli stessi marmi del vicino Carrarese. Già importanti cantieri privati sono sorti per esercitare queste cave, servendosi come forza motrice dell'acqua che cola abbondante e perenne dalle Alpi Apuane. La linea passerebbe proprio nel cuore degli agri marmiferi, e le future stazioni di Piazza al Serchio e di Monzone raccoglieranno indubbiamente la grande produzione, che si valuta all'incirca di 200,000 tonnellate, e che oggi è portata all'imbarco per le vie ordinarie.

Oltre ai marmi la regione vanta estesi e folti boschi di faggio e di castagno, la cui produzione ricaverà indubbiamente grande vantaggio dalla nuova via di comunicazione. E di certo, costruita la nuova linea, le forze idrauliche del Serchio, del Lucido e dell'Aulella riceveranno più utile e più ragionevole applicazione e potranno essere il fondamento di un futuro risveglio industriale.

Indubbiamente la costruzione di questa linea non è agevole, e lo dice l'alto costo chilometrico; sicchè la Commissione, malgrado che si preveda un prodotto lordo chilometrico di L. 11,500, pure, tenuto conto che le spese d'esercizio si manterranno in una misura abbastanza alta, non crede che questa linea possa essere data in concessione, e ne propone la costruzione per conto diretto dello Stato.

In quanto all'esercizio di questa linea, esso potrà essere affidato a speciale esercente, come propone la Sottocommissione, oppure all'esercente della rete principale, secondo che il Governo troverà più conveniente.

Urbino Sant'Arcangelo.

Questo tronco fa parte della linea Fabriano-Sant'Arcangelo, di cui il primo tratto Fabriano-Urbino di chilom. 80 è già in esercizio; fu classificata in terza categoria con la legge 29 luglio 1879, specialmente in considerazione della sua importanza militare, messa in rilievo alla Camera dei deputati con notevoli discorsi degli on. Corvetto, di Carpegna, Finzi e Mariotti.

Malgrapo che questa linea fosse destinata ad attraversare una vasta regione priva di comunicazioni ferroviarie, malgrado si ritenesse che essa avrebbe potuto conseguire un abbreviamento di percorso di 46 chilometri fra Roma ed il Veneto, pure la sua costruzione venne iniziata molto tardi, perchè gli enti interessati non vollero assumere di pagare i contributi loro spettanti per legge; anzi è notevole osservare a tal riguardo che gli enti locali, per diminuire i loro oneri, manifestarono sin dal principio il desiderio che la linea fosse costruita a scartamento ridotto. E gli studi vennero difatti così iniziati, ma in seguito alle vive insistenze del Ministero della Guerra fu deciso di adottare lo scartamento normale.

Durante gli studi sorsero vive dispute nel determinare il tracciato, perchè il Montefeltro dimostrava la necessità che la linea passasse per Verucchio, Pietracuta, Montecerignone e Macerata Feltria; alcuni Comuni della Provincia di Pesaro desideravano un tracciato basso per Ospedaletto e Tavoleto, e Rimini seguiva quei Comuni, ma aggiungeva la richiesta che la linea facesse capo a quella città anzichè a Sant'Arcangelo.

In tanti dispareri i funzionari incaricati di studi comparativi consigliarono un terzo tracciato che in parte seguiva il primo ed in parte il secondo.

La Sottocommissione nominata per questa linea esaminò sopra luogo tutti e tre i tracciati ed anche un quarto, che le fu sottoposto dal Municipio di Rimini.

Il risultato di questi studi coscienziosi ed accurati fu l'adozione del terzo tracciato o tracciato medio, di cui esistono i progetti esecutivi, scartando l'attacco a Rimini per ragioni militari ed anche nel riguardo di altri interessi di vario ordine. L'adozione del tracciato medio fu consigliata da ragioni tecniche, perchè i terreni sono più stabili ed i materiali da costruzione più abbondanti, da ragioni di traffico perchè questo tracciato soddisfa la maggior somma d'interessi locali commerciali ed amministrativi, mettendo in più diretta comunicazione i Comuui del Montefeltro coi Capoluoghi di Urbino e Pesaro.

Tenuto conto delle modalità di costruzione del tronco già in esercizio da Fabriano ad Urbino, la Commissione è di parere che per questo secondo tronco da Urbino a Sant'Arcangelo non si possa fare a meno di seguire le istesse norme.

Il primo tronco già costruito misura, come si è detto, chilometri 80, esso resta abbandonato e, per così dire, campato in aria ad Urbino, ond'è che la sua produttività è scarsissima e raggiunge appena le L. 1670 di prodotto lordo chilometrico; indubbiamente la costruzione del secondo tronco, lungo circa chilometri 56, modificherà radicalmente questo stato di cose e le previsioni di traffico possono essere assai più liete, specie dopo che sarà costruita la linea Fano-Santa Barbara di cui si discorre altrove.

Volendo quindi dare in concessione, con sussidio chilometrico, la costruzione e l'esercizio di questo tronco, la Commissione propone che il concessionario abbia l'esercizio dell'intera linea Fabriano-Sant'Arcangelo, e che il sussidio chilometrico di L. 9500 sia commisurato per tutta la lunghezza dei chilometri 136, riservando allo Stato una compartecipazione sul prodotto lordo, quando questo superi le L. 7000 a chilometro.

Questa soluzione, che scaturisce naturalmente e logicamente dalle considerazioni su esposte, è meno gravosa per lo Stato di quello che si possa credere, poichè già pel primo tratto Fabriano-Urbino lo Stato rimette ogni anno la somma di L. 374,000, corrispondente a circa L. 4670 per chilometro di lunghezza reale, essendo il corrispettivo d'esercizio commisurato alla lunghezza virtuale.

Poggio Rusco-Verona.

Il tronco Poggio Rusco-Verona fa parte della linea di terza categoria Bologna-Verona, di cui sono costruiti i due primi tratti Bologna-San Felice, di chilometri 43, e San Felice-Poggio Rusco, di chilometri 16; resta a costruirsi l'ultimo tratto di circa chilom. 57. E siccome anche per questo tratto esistevano diversi progetti, prima indagine della Commissione fu quella di esaminarli comparativamente. Essa ha riconosciuto preferibile il progetto della Direzione governativa di Mantova, con opportuni miglioramenti. Ha opinato cioè che l'attraversamento del Po sia fatto a valle del ponte di chiatte fra Revere ed Ostiglia, che la linea s'allacci ad Isola della Scala e che da Isola della Scala prosegua direttamente per Verona impiantando nei pressi di Porta Nuova una novella stazione, stante l'insufficienza dell'attuale, potendosi intanto usufruire della linea esistente Isola della Scala-Dossobuono-Verona, sino a che non siano fatti gli studi del tracciato per Cà di David.

La linea si presenta in ottime condizioni d'esercizio e le previsioni del traffico sono assai liete; inoltre il costo non esagerato della linea in circa 12 milioni lasciava ritenere che essa potesse essere data in concessione all'industria privata con un sussidio chilometrico abbastanza lieve o anche senza sussidio lasciando tutto il prodotto al concessionario; ma considerazioni di grande importanza hanno consigliato la Commissione di proporre che questa linea venga costruita dallo Stato colle modalità del primo tipo; poichè essa è evidentemente destinata ad essere linea di transito internazionale, perchè più breve dell'attuale congiungente Bologna Verona per Modena e Mantova. Così Bologna e le due linee centrali che ad essa fanno capo, Bologna-Rimini e Bologna-Firenze, saranno avvicinate al valico alpino del Brennero; se infine si aggiunga che l'attuale Bologna-Modena-Verona in parte non è di proprietà dello Stato, apparirà sempre più chiaro che la soluzione proposta dalla Commissione sia in tutto rispondente alla necessità delle cose.

Lecce-Francavilla.

Questa linea si presenta, per l'attuazione, simile a quella per Bassano e Primolano. Anche qui in definitivo è l'Amministrazione provinciale di Terra d'Otranto, la quale chiede la concessione della Lecce-Francavilla con la diramazione Novoli-Nardò, ma dimostra che con la sola Lecce-Francavilla e diramazione non sarebbe risoluto tutto il problema ferroviario della Provincia di Lecce, e converrebbe prolungare la linea al nord fino a Locorotondo, allacciandola alla linea secondaria Bari-Locorotondo, già concessa ed in parte costruita, ed al sud prolungare la linea da Nardò fino a Maglie, stazione del tronco Zollino Otranto, passando per Tricase ed Alessano. Ed in massima la Commissione ha fatto buon viso alla proposta come più innanzi sarà detto.

La lunghezza della linea con la diramazione per Nardò è di circa 86 chilometri, con una spesa dapprima prevista in poco più di 4 milioni, ma che con un progetto redatto dagli uffici governativi fu portata a 7 milioni e mezzo. Accettando invece la proposta dell'Amministrazione provinciale, si avrebbero circa 182 chilometri di ferrovia, con una spesa

non ancora determinabile, non essendo stati completati i progetti per i nuovi tronchi Francavilla-Locorotondo e Nardò-Maglie.

Fin dal 1883 si costituì per questa linea un Consorzio fra la Provincia di Lecce e 15 Comuni, a cui fu nello stesso anno accordata la concessione della linea; contro il tracciato voluto del Consorzio si elevarono numerosi reclami da parte di Comuni consorziati e non consorziati, ma tali reclami vennero tutti respinti. Intanto, pubblicata la legge del 1885, il Consorzio retrocedette allo Stato la concessione, ma ripresentò la domanda nel novembre 1897 per approfittare delle facilitazioni concesse dalla legge emanata nel giugno 1897.

Intanto le due grandi Società ferroviarie furono interpellate per sapere se volessero esercitare il diritto di prelazione loro garantito dalle vigenti Convenzioni; la Società Adriatica fu sollecita a rispondere rinunciando al diritto in parola, mentre la Società Mediterranea accampò strane pretese sollevando eccezioni e proteste, di tal che si arrivò al gennaio 1900, nella quale epoca il Ministero dichiarò decaduta la Società dal suo diritto, e dichiarò al Consorzio che si potevano senz'altro definire le modalità e i patti della concessione.

Ma il Consorzio non riuscì nel suo intento di trovare chi fosse disposto a costruire ed esercitare la Lecce-Francavilla con la diramazione per Nardò; l'Amministrazione provinciale, recentemente, propose invece di allargare la rete, nel modo come innanzi è stato detto, e domandò se non potesse essa stessa assumere la costruzione e l'esercizio di tutti i 182 chilometri. I due nuovi tronchi Francavilla-Locorotondo e Nardò-Maglie rispondono ad antichi desideri delle popolazioni di Terra d'Otranto, poichè il primo fu chiesto in concessione dalla Deputazione provinciale di Lecce fin dal 1893 e l'altro fu fatto studiare dal Ministero dei Lavori Pubblici fin dal 1877 e per esso si costituì anche un Consorzio, ma il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici a più riprese respinse i progetti presentati per ragioni tecniche, nè gli enti interessati si preoccuparono molto di rispondere alle prescrizioni che l'alto consesso aveva più volte indicato.

La Sottocommissione in base al prodotto lordo chilometrico della Lecce-Francavilla da essa computato in L. 2952 ha ritenuto che possa concedersi il sussidio chilometrico di L. 6460 per anni 70, con una compartecipazione al prodotto oltre l'iniziale.

La Sottocommissione ha anche tenuto presente che per la costruzione di una parte della linea potrebbe utilizzarsi la strada ordinaria, conseguendo delle economie nelle spese d'impianto.

Siccome però per i tratti ordinari non potrebbe essere consentito il sussidio dalle leggi vigenti, così la Sottocommissione, salvo provvedimenti legislativi che ciò rendano possibile, ha proposto che il sussidio chilometrico di cui sopra venga alquanto elevato nei tratti in sede propria per tenere conto degli altri, colla quale soluzione si potrà ottenere una diminuzione nel complesso delle sovvenzioni da accordare.

Tali proposte furono accettate dalla Sottocommissione, la quale ammise anche che per facilitare la soluzione del problema ferroviario di Terra d'Otranto potesse accogliersi la proposta dell'Amministrazione provinciale di assumere la costruzione e l'esercizio della linea col sussidio di lire 6000 al chilometro e degli altri due tronchi Francavilla-Locorotondo e Nardò-Tricase-Maglie con un sussidio annuo chilometrico di L. 5000. Queste proposte non sarebbero consone alla lettera ed allo spirito dell'art. 39 della legge 27 dicembre 1896; però la Commissione le ha approvate e fa voti che siano adottate tanto per questo come per altri casi analoghi che si potessero presentare.

(*Continua*).

FERROVIA DEL GOTTARDO

30° Rapporto della Direzione e del Consiglio d'Amministrazione sull'Esercizio 1901 all'Assemblea generale degli Azionisti, 23 giugno 1902

(Traduzione del *Monitore* — Cont., Vedi N. 30).

I. — Amministrazione generale.

La spesa riferentesi a questo servizio si suddivide come segue, comparativamente al 1900:

		1901	1900
A) Personale .	. fr.	479,686.45	475,869.27
B) Altre spese	. »	99,204.30	116,640.71
	fr.	578,890.75	592,509.98

La diminuzione di fr. 17,436.41 del capitolo *Altre spese* è dovuta principalmente ad una riduzione di spese di pubblicità.

II. — Sorveglianza e mantenimento della linea.

Dai conti di esercizio, la spesa di questo servizio si ripartisce così:

		1901	1900
A) Personale	fr.	894,187.50	887,218.28
B) Mantenimento e rifacim.	»	1,153,642.96	994,488.14
C) Altre spese.	»	90,610.80	104,140.71
Totali .	. fr.	2,138,441.26	1,985,847.13
Aumento	. fr.	152,594.13	

Il rapporto dà in dettaglio la specificazione di ogni categoria di lavori compresi nel « mantenimento e rifacimenti », onde spiegare l'aumento verificatosi. Tralasciamo questi dettagli.

La diminuzione della rubrica *Altre spese* proviene, da una parte, da una riduzione di circa 21,700 franchi per la ventilazione del grande tunnel e da un aumento di circa fr. 8200 nelle spese di questo capitolo.

III. — Spedizione e movimento.

La spesa di questo servizio ammonta a fr. 2,750,382.40, essa è di fr. 93,535.38 superiore a quella del precedente esercizio. L'eccedente riguarda esclusivamente la rubrica *Personale*, e proviene in parte dall'aumento periodico degli stipendi e salari e in parte dall'aumento dell'effettivo.

IV. — Trazione.

Le spese del servizio della trazione, che erano nel 1900 di fr. 4,762,620.22, aumentarono di fr. 99,411.60 e ammontano per il 1901 a fr. 4,862,031.82.

Le locomotive hanno bruciato dei carboni della Sarre e delle mattonelle della Ruhr; l'impiego di queste è stato limitato alle locomotive dei treni a grande velocità.

La consumazione del combustibile ammonta:

nel 1888	a	34,689,440 kg.	per fr.	839,864.30
» 1889	a	38,121,712	»	912,644.36
» 1890	a	39,050,500	»	1,049,696.22
» 1891	a	43,425,210	»	1,283,852.38
» 1892	a	44,418,980	»	1,301,109.18
» 1893	a	48,116,950	»	1,279,124.20
» 1894	a	53,135,650	»	1,324,331.41
» 1895	a	54,611,955	»	1,298,081.01
» 1896	a	57,052,210	»	1,323,468.65
» 1897	a	65,212,750	»	1,451,145.71
» 1898	a	63,201,265	»	1,541,190.47
» 1899	a	68,406,994	»	1,680,235.51
» 1900	a	73,325,680	»	1,939,943.78
» 1901	a	76,093,160	»	2,175,505.63

ciò che importa per chilometro di locomotiva:

nel 1888	12.41	kg. al prezzo di cent.	30.04
» 1889	12.61	»	30.18
» 1890	13.09	»	35.19
» 1891	14.10	»	41.69
» 1892	13.72	»	40.20
» 1893	13.65	»	36.26
» 1894	13.83	»	34.48
» 1895	11.10	»	33,51
» 1896	14.31	»	33.21
» 1897	14.40	»	34.13
» 1898	14.21	»	34.08
» 1899	14.66	»	36.05
» 1900	15.57	»	41.20
» 1901	16.28	»	46.54

Il consumo di grassi od olii per locomotive fu:

nel 1888 di	91,513.3	kg. per fr.	45,184.30
» 1889 di	105,606.7	»	44,712.94
» 1890 di	111,305.2	»	45,106.77
» 1891 di	127,024.8	»	48,287.84
» 1892 di	151,881.6	»	64,414 —
» 1893 di	169,851.45	»	62,836.18
» 1894 di	187,195.10	»	64,752,50
» 1895 di	197,132 —	»	65,072.67
» 1896 di	196,356 50	»	64,070.69
» 1897 di	297,586 —	»	95,119.07
» 1898 di	362,606 —	»	110,241.22
» 1899 di	385,235 —	»	105,766.80
» 1900 di	417,096 —	»	109,612.72
» 1901 di	401,426 —	»	94,632.93

ossia per chilometro di locomotiva:

nel 1888	0.033	kg. al prezzo di cent.	1.62
» 1889	0,035	»	1.48
» 1890	0.037	»	1.51
» 1891	0.041	»	1.57
» 1892	0.047	»	1.90
» 1893	0.048	»	1.78
» 1894	0.049	»	1.69
» 1895	0.051	»	1 68
» 1896	0.049	»	1.61
» 1897	0 070	»	2.24
» 1898	0.080	»	2.44
» 1899	0.083	»	2 57
» 1900	0.088	»	2.33
» 1901	0.086	»	2.02

V. — Spese diverse.

Le spese figuranti sotto questo titolo per *locazioni* si suddividono come segue:

		1901	1900
1) Stazioni e sezioni di linee	fr.	178,262.41	172,468.05
2) Materiale rotabile (locazione)	»	536,932.42	531,432.94
3) Locazioni diverse	»	5,832.62	4,869.68
	fr.	721,027.45	708 770.67

Assicurazione incendio. — Salvo un aumento della somma di assicurazione, derivante da costruzioni nuove e da acquisti di materiale rotabile, le condizioni dei nostri contratti d'assicurazione contro l'incendio non subirono modificazioni nel 1901. Non dobbiamo segnalare nessun fatto di qualche importanza.

Danni-interessi per accidenti. — Mentre nel 1900 la spesa di questo capitolo aveva raggiunto la somma di fr. 124,881, la somma riferentesi all'esercizio 1901 non è che di franchi 72,166.57. Queste oscillazioni sono dovute naturalmente a casi fortuiti, che influiscono favorevolmente sopra un anno e sfavorevolmente sopra un altro.

La maggior parte delle pretese formulate per la responsabilità civile furono liquidate all'amichevole; parecchie nondimeno attendono la loro soluzione, due diedero luogo a liti che sono ancora pendenti.

In virtù della Convenzione 5 settembre 1885 sulla responsabilità collettiva, abbiamo versato:

fr. 733.13 per accidente Moenchenstein (1891);
» 3817.05 » Aarau (1899).

Il numero dei *reclami per danni-interessi per perdite, avarie e ritardi di merci* è ammontato nel 1901 a 3507.

Pagaronsi in indennità:

per danni ed avarie . . .	casi	469	fr.	23,532 11
per smarrimenti	»	435	»	8,859.58
per ritardi e disguidi. . .	»	682	»	10,722.23
per altre cause	»	8	»	229.24
	casi	1594	fr.	43,343,16

Da questa somma bisogna dedurre:

rimborso Compagnie ferrovie	fr.	19,881.31	
vendita colli non reclamati .	»	164.30	
			» 20,045.61
Resta a nostro carico			fr. 23,297.55

Diritto di concessione, imposte e contribuzioni. — Il diritto di concessione è stato, come l'anno precedente, di fr. 55,200. Nel Cantone d'Uri ebbe luogo la valutazione periodica dei terreni passibili di imposta; malgrado le nostre proteste, questa valutazione ebbe per risultato, in parecchi Comuni, l'aumento del capitale imponibile.

Le *altre spese*, ammontanti a fr. 61,281.40, sono inferiori di fr. 8863 a quelle del 1900; per queste ultime comprendevano la sovvenzione di fr. 10,000 a favore delle vedove ed orfanelli del corpo insegnante della scuola politecnica federale. In questi 61,281.40 franchi figurano fra le altre le seguenti allocazioni:

fr. 13,824.44, versamento al magazzino di consumo a Bellinzona;

fr. 7357.52, impianto bagni in talune stazioni ed officine centrali;

fr. 22,303.80, versamento a favore delle scuole particolari della Compagnia. (*Continua*).

UNA STATISTICA DEI METALLI

La Società metallurgica di Francoforte ha testè pubblicato le proprie statistiche annuali sulla produzione ed il consumo del piombo, del rame, dello stagno, dello zinco, del mercurio, del nikel e dell'alluminio nel mondo.

Togliamo da queste statistiche autorevoli alcuni dati.

Nel 1901 la produzione del piombo ha raggiunto 838,000 tonnellate, contro 833,000 nel 1900, 784,000 nel 1899 e 178,000 nel 1898. Fra i principali paesi produttori sono da annoverarsi: gli Stati Uniti con 241,000 tonnellate; la Spagna con 149,500; la Germania con 123,100; il Messico con 89,300; l'Australia con 72,000; la Gran Bretagna con 40,000; l'Italia con 26.000; il Canadà con 23,700; il Belgio con 19,500; la Francia con 1,900. Il prezzo medio del piombo inglese che aveva segnato una progressione ininterrotta dopo il 1894 è caduto da Lst. 17.3.7 nel 1900 a Lst. 12.14.1 nel 1901; il corso più basso venne segnalato nel 1894 con Lst. 9.11 6, prezzo che da più di un secolo non veniva toccato.

Quanto allo zinco, il prezzo medio delle marche ordinarie fu di Lst. 17.7 nell'anno scorso, contro Lst. 20.5.6 nel 1900. Il corso più ridotto, Lst. 13.19.4, si fece nel 1885 ed il più elevato Lst. 26.3.6 1|2, venne praticato nel 1873.

La produzione dello stagno, regolarmente rallentata dal 1895 al 1898, venne poi aumentando dal 1899, anno in cui la produzione raggiunse 71,800 tonnellate metriche; nel 1900 cotesta cifra è cresciuta a 79,300 e nel 1901 a 86,192. In quest'ultima cifra gli Stretti entrano per 49,925 tonnellate, le vendite di Banca, in Olanda per 14,978, le importazioni dalla Bolivia in Europa per 8000, le vendite di Billiton in Olanda ed a Giava per 4387, l'Inghilterra

per 4200 e l'Australia per 3345. Il prezzo medio di vendita dell'anno scorso, in Lst. 118.12.8 risulta alquanto inferiore a quello dell'anno precedente che fu di Lst. 133.11.6 e cioè la più alta cifra segnata dopo il 1877; il prezzo più basso Lst. 59.9.11 data dall'anno 1896.

Il prezzo del rame ha toccato nel 1901 la media di Lst. 66.19.8, ciò che rappresenta una sensibile diminuzione sul prezzo del 1900 in Lst. 77.12.6.

Il corso medio del mercurio, da Lst. 8.13.9 nel 1899, è salito a Lst. 9.7.6 nel 1900, per discendere a Lst. 9 nel 1901. La produzione si è elevata nell'anno scorso a 3014 tonnellate contro 3202 nel 1900 e 3483 nel 1899. Nel 1901 la rendita degli Stati Uniti ha superato quella della Spagna.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Le convenzioni per i nuovi organici dei ferrovieri.

Ieri al Ministero dei Lavori pubblici i ministri Balenzano e Di Broglio ed i commendatori Oliva, Borgnini e Bianchi, Direttori generali delle tre grandi Reti ferroviarie, firmarono le convenzioni per l'applicazione del nuovo organico del personale ferroviario.

Le pubblicheremo in un prossimo numero.

><

Tariffe internazionali.

Siamo informati che sono molto avanzate le pratiche relative alla ricompilazione della tariffa italo-germanica e che sono prossime ad essere sottoposte all'approvazione, prescritta, del Governo francese le modificazioni delle tariffe internazionali che trovansi in discussione e nelle quali sono interessate le Amministrazioni ferroviarie francesi.

In occasione dell'attuazione dei provvedimenti di approvazione delle tariffe di cui sopra, sarà assecondato un antico desiderio della Camera di Commercio ed Arti di Genova per l'istituzione delle seguenti corrispondenze internazionali con biglietti di andata-ritorno: fra Genova e Londra; fra Genova e Marsiglia; fra Genova e Francoforte e fra Genova e Colonia.

><

Ferrovia marmifera di Ferrara.

È stata sottoposta all'esame del Comitato Superiore delle Strade Ferrate la domanda presentata dalla Società marmifera di Carrara per l'autorizzazione da concedersi alla ferrovia medesima di poter trasportare i negozianti e gli industriali proprietari delle cave, nonchè quelle persone che, munite di regolare biglietto di permesso del direttore della linea, desiderano di visitare le cave dei marmi.

><

I prodotti delle Ferrovie italiane dal 1° luglio 1901 al 30 giugno 1902.

Dal prospetto dei prodotti lordi approssimativi delle Strade Ferrate costituenti le Reti principali Mediterranea, Adriatica e Sicula e delle altre Ferrovie del Regno, compilato dal R. Ispettorato Generale dal 1° luglio 1901 al 30 giugno 1902, e cioè per l'intero anno finanziario, in confronto con quelli del corrispondente periodo dell'esercizio precedente togliamo le cifre seguenti:

Rete Adriatica. — Per la *Rete principale* i prodotti ammontarono nel periodo suddetto a L. 125,738,431 contro L. 116,803,489 nel periodo corrispondente dell'esercizio 1900-901, con un aumento quindi di L. 8,934,942.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 33,870,000.

Per la *Rete secondaria* L. 10,370,934 contro L. 9,509,111 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente, con un aumento quindi di L. 861,823.

Rete Mediterranea. — Per la *Rete principale* complessivamente, per il periodo suindicato, i prodotti ascesero a L. 151,626,189 contro L. 144,613,760 nel corrispondente periodo dell'esercizio 1900-901. Vi ha quindi un aumento di prodotto di L. 7,012,429.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 40,800,000.

Per la *Rete secondaria* L. 5,782,807 contro L. 5,643,182 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente e con un aumento di L. 139,625.

Rete Sicula. — Per la *Rete principale* i prodotti ammontarono nel periodo suindicato a L. 9,571,039 contro L. 9,460,681 nel periodo corrispondente dell'esercizio 1900-901, con un aumento quindi di L. 110,358.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 310,000.

Per la *Rete secondaria* L. 2,610,467 contro L. 2,526,879 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente, con un aumento di L. 83,588.

Lo Stato complessivamente partecipa ai prodotti delle tre Reti secondarie nella somma di L. 16,740,000.

Da queste cifre per i 12 mesi dell'esercizio finanziario 1901-1902 risulta un maggior prodotto di lire 17,142,765 per le tre grandi Reti, principali e secondarie.

><

L'esercizio di Stato in Germania.

Il *Journal de Genève* pubblica le seguenti riflessioni, che i fanatici od interessati dell'esercizio di Stato faranno bene a meditare:

« Le finanze della Prussia si risentono della crisi che pesa su tutta la Germania; l'anno 1901 si chiude con un *deficit* di 40 milioni di marchi. *Questo sbilancio è dovuto interamente ai prodotti delle ferrovie dello Stato prussiano*, che diminuirono nel 1901 di 80 milioni di marchi; le spese essendo minori di 22 milioni soltanto, il minor prodotto delle ferrovie prussiane è di 58 milioni di marchi per il 1901. I prodotti delle ferrovie durante l'anno corrente si annunziano cattivi; non si prevedono risultati soddisfacenti per il 1902, e si stabilisce il bilancio 1903 sopra cifre analoghe. L'esercizio delle ferrovie in Prussia da parte dello Stato causa preoccupazioni al Governo; diversi sintomi mostrano che in Svizzera non tarderanno a verificarsi le stesse preoccupazioni. L'entusiasmo dei riscattisti è diminuito; certe critiche hanno svegliata l'attenzione del Consiglio Federale ».

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Nomina di Capi-servizio ed altri funzionari superiori*).

Il Consiglio d'Amministrazione, nella sua seduta del 25 luglio u. s., ha approvato le seguenti nomine nel personale superiore, con decorrenza dal 1° agosto corrente.

L'ing. cav. Stanislao Fadda, reggente il Servizio del Materiale, è nominato Capo-servizio del Materiale.

Il Capo-servizio aggiunto cav. ing. Luigi Negri, è nominato Capo-servizio e passerà a dirigere il Servizio Mantenimento e Lavori del 2° Compartimento.

I Capi-divisione del Servizio Mantenimento e Lavori cav. ing. Emilio Ovazza e cav. ing. Lorenzo Amadeo sono promossi Capi-servizio aggiunti; il Capo-sezione principale cav. ing. Callisto Candellero è nominato Capo-divisione.

Il Capo-divisione del Servizio Trazione e Officine 1° Compartimento cav. ing. Giacomo Silvola è pure promosso Capo-servizio aggiunto.

I Capi-divisione del Movimento e Traffico cav. Claudio Galateo e cav. Rosario Fontanelli sono del pari nominati Capi-servizio aggiunti e destinati rispettivamente al 1° e al 2° Compartimento.

L'Ispettore principale del Servizio Movimento e Traffico 1° Compartimento, cav. ing. Mosè Berrini, è nominato Capo-divisione.

(Soppressione dell'Ufficio del Consorzio di Mutuo Soccorso e Servizio Sanitario).

Nella sua seduta del 25 luglio u. s. il Consiglio d'Amministrazione delle Ferrovie del Mediterraneo ha deliberato che col giorno 31 agosto p. v. venga soppresso l'Ufficio del Consorzio di Mutuo Soccorso e del Servizio Sanitario, e che le sue attribuzioni, a datare dal successivo 1° settembre, siano disimpegnate dal Servizio del Personale per quanto concerne la parte amministrativa, e dalla Ragioneria Centrale per la parte contabile.

Col 1° settembre anzidetto il Servizio del Personale assumerà pure le trattazioni amministrative della Cassa Pensioni e del nuovo Istituto di Previdenza, rimanendo la parte contabile affidata alla Ragioneria Centrale.

— Il Capo-divisione signor cav. Edoardo Roncaldier, preposto attualmente all'Ufficio del Consorzio di Mutuo Soccorso e Servizio Sanitario, è collocato a riposo dietro sua domanda, a datare dal 1° settembre p. v.

><

Ferrovie della Sicilia.

(Biglietti speciali bagni).

La Direzione generale delle Strade ferrate della Sicilia è stata autorizzata ad attuare una sua proposta di nuovi prezzi per biglietti speciali bagni sulla propria rete.

Tali biglietti, formati a fascicolo e contenenti 15 scontrini di andata ed altrettanti di ritorno, da utilizzare consecutivamente od a più riprese, purchè non oltre il mese di settembre, furono esperimentati l'anno scorso; ma a causa del loro prezzo elevato in confronto del prezzo degli abbonamenti speciali, le previsioni fatte non furono confermate dai risultati ottenuti.

Epperò la prefata Direzione, nell'intento di rendere più adatta allo scopo l'istituzione dei biglietti medesimi, ha deciso che nel nuovo esperimento da farsi in quest'anno, sieno ridotti i prezzi in ragione del 50 0|0 sui biglietti di andata e ritorno, il che rende i prezzi stessi discreti e tali che il pubblico se ne possa ampiamente giovare.

><

Biglietti di andata e ritorno fra Venezia e Feltre.

In seguito ad analoga domanda avanzata dagli Enti morali interessati, la Società esercente la Rete Adriatica ha disposto per l'istituzione, in via di esperimento, dei normali biglietti di andata e ritorno delle tre classi dalla stazione di Venezia per quella di Feltre; e dalla Casa cantoniera di Treviso-Porta Cavour per le stazioni di Levada e di Alano-Feder Valdobiadene.

><

Biglietti di andata e ritorno fra Cuneo, Borgo San Dalmazzo, Roccavione, Robilante e Vernante.

La Direzione generale delle Strade ferrate del Mediterraneo ha disposto la proroga per un altro anno a datare dal 10 agosto p. v. dell'esperimento dei biglietti a prezzo ridotto fra Cuneo, Borgo San Dalmazzo, Roccavione, Robilante e Vernante, nonchè sulla tratta Torino-Settimo Torinese, allo scopo di combattere la concorrenza delle tramvie.

><

Concorso di strumenti per la lavorazione della terra a Guastalla.

Nel prossimo mese di settembre, a cura della Cattedra ambulante di Agricoltura di Reggio Emilia, avrà luogo in Guastalla un concorso di strumenti per la lavorazione del terreno.

Onde facilitare l'adesione di molte Ditte che intenderebbero prender parte al concorso, saranno concesse le consuete riduzioni ferroviarie per il trasporto delle macchine, oltrecchè pei viaggi degli espositori e giurati.

><

Per il trasporto dello zolfo.

Ci informano da Palermo che la Direzione delle Ferrovie sicule, affine di trattare tutti gli speditori di sterri in modo uniforme ed offrire a tutti le stesse facilitazioni, sarebbe disposta ad ammettere che gli sterri dei quali trattasi vengano tassati in partenza colla tariffa relativa a tali trasporti, ben inteso previo accertamento da parte delle stazioni del tenore dello zolfo quando questo risulti evidentemente basso e cioè inferiore al limite del 65 0|0.

Questo accertamento verrebbe fatto dalla Società esercente a mezzo di un verificatore competente, ed il pubblico dovrebbe compensare questo speciale servizio con apposita tassa che sarebbe fissata nella misura di L. 1 per carro.

Per quanto a noi consta, il provvedimento, pel quale è stata chiesta la superiore approvazione, tornerebbe certamente gradito a tutti gli speditori di sterro di zolfo, i quali vedrebbero semplificato il loro traffico con tenuissima spesa.

><

Sussidi a ferrovie.

Il Ministero del Tesoro ha sospeso di deliberare sul sussidio da accordarsi alla ferrovia di Desenzano città e Desenzano lago, non ritenendo che la linea stessa possa avere una produttività sufficiente da meritare di essere costruita.

Lo stesso Ministero ha ritenuto che la domanda di concessione della ferrovia Viterbo-Corneto debba essere esaminata sotto l'aspetto del sussidio governativo, in confronto all'altra linea Civitavecchia-Orte, della quale fu pure presentata domanda di concessione, ed ha perciò deliberato di sospendere per ora di pronunziarsi sopra il sussidio alla prima delle suddette linee.

><

Compagnia Reale Ferrovie Sarde.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha opinato che possano approvarsi con alcune modificazioni i regolamenti d'esercizio per le Ferrovie Reali Sarde.

><

Per la Viareggio-Livorno-Cecina.

È giunta a Roma ed è stata ricevuta oggi dall'on. Zanardelli, presidente del Consiglio, e dall'on. Balenzano, ministro dei Lavori pubblici, una Commissione di deputati e autorità locali per interessare il Governo a dare soddisfazione ai desiderii della regione per quanto riguarda la costruzione della ferrovia Viareggio-Livorno-Cecina.

><

Derivazione d'acque pubbliche.

L'ingegnere architetto signor Vincenzo Soldati, di Torino, ha presentato il progetto e la domanda di concessione per derivare acque dal fiume Po, presso Lombriasco, onde produrre forza motrice nella città di Torino, presso la Barriera di Nizza, per distribuirla a domicilio entro la città mediante trasmissioni elettriche. La forza motrice teorica che si svilupperebbe in media, sarebbe:

in acque ordinarie cavalli vapore per mesi 10 63.600
in acque magre » » » 2 6.640
e così HP 70.240 : 12 = 5853.33 cavalli vapore teorici.

La spesa occorrente per l'occupazione dei terreni, per i movimenti di terra, per i numerosissimi manufatti (125), per le opere diverse, per il macchinario e le accessorie, viene preventivata in L. 3,200,000.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Una recente decisione della quarta Sezione del Consiglio di Stato, in materia di giustizia amministrativa, stabilisce quanto segue:

« È da considerarsi atto politico, non impugnabile innanzi alla quarta sezione, quello che il Governo compie per custodire e difendere le supreme ragioni della società politica ed assicurare la sincera osservanza della sua costituzione, sia nei rapporti colle Camere legislative, sia nelle relazioni colle potenze estere, sia col provvedere anche con mezzi eccezionali ad urgenti esigenze dell'incolumità pubblica ed a tutto ciò che possa riguardare interessi d'ordine generale concernente la sicurezza interna ed esterna dello Stato ».

— Il Consiglio di Stato ha emesso il seguente parere in materia di *Acque pubbliche:* « Le disposizioni di polizia idraulica contenute negli articoli 168, 169 e 170 della legge sulle opere pubbliche hanno esclusivamente lo scopo di garantire il buon regime delle acque pubbliche, e di esse non può valersi l'Amministrazione per un fine economico e finanziario, quale sarebbe quello di subordinare la concessione di licenza alla rinuncia da parte del privato alla plusvalenza in caso di espropriazione futura; per quest'ultima parte non possono che applicarsi le rigorose disposizioni della legge sulle espropriazioni. Per attribuire alla parola *fabbriche*, usata nell'art. 168, lettera *f*, il senso che legalmente le spetta, è necessario tenere presente lo spirito di quell'articolo e lo scopo del divieto ivi contenuto, che altro non è se non quello di impedire che il terreno nelle vicinanze dell'argine venga smosso mediante scavi, fondazioni, ecc., o sia ingombrato soverchiamente con nocumento per la difesa del fiume o con diminuzione della libertà d'azione, specialmente in momento di piene.

« Ciò posto, il divieto sovraccennato non deve interpretarsi in modo assoluto, nel senso cioè che sia impedito qualsiasi ristauro o miglioramento delle fabbriche esistenti, siano esse in muratura, in ferro od in legname, in guisa da condannarle a cadere in rovina; ma si deve, caso per caso, esaminare dai tecnici se le innovazioni che si intendono apportare siano tali da mettere in forse l'incolumità dell'argine e delle adiacenze, o da creare ivi un ingombro che prima non esisteva ».

><

Sentenze di Cassazione e di Corte d'Appello.

La Cassazione di Roma, a sezioni unite, ha sentenziato quanto appresso:

« L'applicazione delle pene disciplinari, comminate agli impiegati ferroviari nei regolamenti in conformità dell'art. 103 del capitolato annesso alle convenzioni del 1885, e del regolamento sulla polizia e regolarità dell'esercizio delle Strade ferrate, costituisce lo svolgimento di un potere disciplinare attribuito alla Società concessionaria nel pubblico interesse ed estraneo ai rapporti contrattuali fra essa e l'impiegato, che non cessa nemmeno quando il fatto ascritto all'impiegato costituisca reato. L'autorità giudiziaria è incompetente a riesaminare gli elementi di prova pei quali il Consiglio d'Amministrazione ebbe a convincersi che l'impiegato si è reso responsabile dei fatti addebitatigli, che secondo le norme sul personale dànno luogo alla destituzione ».

— La Corte d'Appello di Torino, in materia di Regolamenti edilizi, ha sentenziato che: « allo stato della nostra legislazione, l'Autorità amministrativa non ha alcuna facolta di limitare in qualsiasi modo il diritto di proprietà appartenente al privato su di un patrimonio artistico, salvo che ne dichiari la demanialità, pronunciandone l'espropriazione per causa di pubblica utilità, a termini degli articoli 83, 84, 85 della legge 25 giugno 1865. L'articolo 64 del Regolamento 19 settembre 1899 della legge comunale e provinciale, che deferisce ai Regolamenti edilizi la potestà di stabilire le norme concernenti l'intonaco e le tinte dei muri e delle facciate la cui condizione deturpi gli edifizi di carattere monumentale, mira a preservare da deperimento le opere monumentali, non già ad impedirne la trasformazione o la demolizione quando siano di proprietà privata ».

— Una recente sentenza della Corte d'appello di Ancona, in materia d'espropriazione per causa di pubblica utilità, stabilisce quanto appresso:

« L'applicazione dell'articolo 41 della legge sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità, prescrivente che il vantaggio speciale ed immediato alla parte del fondo non espropriato debba essere stimato e detratto dall'indennità, non esclude l'applicazione dell'articolo 101 della legge 20 marzo 1865, modificata dalla legge 30 marzo 1893, relativo al concorso cui sono tenuti, nell'ipotesi dei lavori ai fiumi e torrenti aventi per unico oggetto la conservazione di un ponte o di una strada pubblica ordinaria o ferrata, i proprietari che si giovino dei lavori medesimi. Le due disposizioni possono anzi, quando concorrano gli estremi voluti, essere applicate cumulativamente, senza che sia di ostacolo il fatto che nella stessa persona si uniscano le due qualità di parzialmente espropriato e di obbligato al contributo. Detto contributo va però stabilito in separato giudizio in contradditorio di tutti i proprietari interessati, e senz'uopo di costituzione di apposito consorzio. Nel computo del contributo ai sensi del citato articolo 101, devesi tener conto della detrazione già fatta sulle indennità, a norma dell'art. 41 della legge sulle espropriazioni

><

Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

(Affari trattati nell'adunanza del 28 luglio 1902).

Proposta di maggiori lavori per il consolidamento della trincea fra i km. 114.469-114.540 e per il rivestimento dei fossi di guardia fra i km. 114.423-114.450 e 114.540-114.582 della linea Messina-Patti-Cerda.

Collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Biagi per il consolidamento e i restauri della galleria di San Cataldo sulla ferrovia Battipaglia-Reggio.

Concessione di un compenso alla Ditta Della Noce in dipendenza dei lavori d'impianto del secondo binario fra le stazioni di Camerlata e di Camnago sulla linea Milano-Chiasso.

Concessione di un compenso all'Impresa Gervaso, assuntrice dei lavori di rialzamento del pennello ortogonale sommergibile a sponda destra del Po presso Valenza sulla linea Alessandria-Arona.

Progetto per la presa e la condotta d'acqua pel rifornitore della stazione di Villarosa sulla linea Bicocca-Caldare.

Collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa De-Agostini per la costruzione di 4 case cantoniere e di 2 garette sulla linea Ponte San Pietro-Seregno.

Ampliamento della stazione di Lissone Muggiò sulla linea Milano-Chiasso.

Transazione della vertenza con la marchesa Pappudoff Antinori, circa la soppressione di un passo a livello in seguito alla costruzione della nuova stazione di Pontedera.

Costruzione di una stradella fra i km. 39.984 e 40.062 della linea Palermo-Porto Empedocle.

Autorizzazione per l'esercizio della tramvia a vapore Cuneo-Boves.

Regolamento d'esercizio per le ferrovie Reali Sarde.

Convenzione per regolarizzare la manutenzione e l'esercizio di due attraversamenti delle linee Torino-Milano e Torino-Pinerolo con la tramvia a vapore Torino-Stupinigi-Vinovo.

Atto di sottomissione della Società Sicula per l'assunzione a *forfait* della trasformazione di 10 carri tubolari a sponde basse in carri a sponde alte.

Impianto di un nuovo binario morto nella stazione di Meda sulla linea Bovisa-Erba.

Proposta per aggiunta e sistemazione di binarii di ricovero e di manovra nella stazione di Novi San Bovo.

Prolungamento del terzo binario e spostamento della cabina di blocco nella stazione di Pieve di Sori sulla linea Genova-Spezia.

Ampliamento del servizio merci nella stazione di Galliera sulla linea Bologna-Padova.

Impianto di un binario tronco per il servizio merci nella stazione di Casalbuttano sulla linea Cremona-Treviglio.

Progetto di massima per l'ampliamento dello scalo merci di Terralba, attiguo alla nuova stazione di Genova Piazza Brignole.

Proposta della Società Adriatica per migliorie a 18 carrozze.

Ampliamento del servizio merci nella stazione di Castelmaggiore sulla linea Bologna-Padova.

Domanda della Ditta Cattori per il condono della multa inflittale per ritardata consegna di 50 carri per la Rete Mediterranea.

Convenzione con la Ditta Giampieri per l'impianto di una condotta elettrica e di una comunicazione telefonica sotto la ferrovia Roma-Falconara.

Transazione colla Ditta Somaini a definizione della vertenza relativa all'espropriazione di terreni per l'ampliamento dello scalo merci nella stazione di Como San Giovanni.

Convenzione col conte Testasecca per la costruzione di due muretti addossati al muro di cinta del piazzale merci della stazione di Caltanissetta.

Convenzione col signor Lacchini per depositare del legname a distanza ridotta dalla linea Mestre-Cormons.

Convenzione con la Ditta Bonavia per l'impianto di una fabbrica di ghiaccio a distanza ridotta dalla linea Genova-Ventimiglia.

Convenzione con l'ing. Gossi per innestare in due punti un muro di cinta a quello di chiusura della stazione di Trani e per rialzare un tratto di quest'ultimo.

Convenzione col signor Gaggero per costruire due tratti di muro di cinta ed una tettoia a distanza ridotta dalla linea Genova-Ventimiglia.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

RETE MEDITERRANEA:

Consolidamento di un tratto di rilevato compreso fra i km. 240.160 e 240.185 della linea Empoli-Chiusi, L. 1050.

Impianto del sistema di blocco fra la stazione di Pavia ed il bivio Gravellone della linea Voghera-Pavia, L. 17,800.

Riordino del servizio merci a grande velocità nella stazione di Genova Piazza Principe, L. 32,000.

Lavori per il ripristino del rilevato al km. 35.400 fra le stazioni di Villanova e di Villafranca d'Asti e per la formazione di drenaggi nel rilevato stesso sulla linea Torino-Genova, L. 19,200.

Ripristino del rilevato e formazione di drenaggi fra i km. 33.782 e 33.850 della linea Torino-Genova fra le stazioni di Villanova e Villafranca d'Asti, L. 20,100.

RETE ADRIATICA:

Riempimento del gorgo verificatosi al piede di un tratto della scogliera lungo la sponda destra del torrente Bisenzio presso la stazione di Prato, sulla linea Firenze-Pistoia-Pisa, L. 450.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

RETE ADRIATICA:

Impianto nella stazione di Montebello Vicentino di un binario di precedenza, della lunghezza di m. 400, e per l'estensione del medesimo fino a m. 670 a fine di renderlo atto al servizio di precedenza dei treni di massima composizione, per una spesa di L. 91,900, oltre il materiale metallico d'armamento da impiegarsi.

Ampliamento del fabbricato di servizio e costruzione di cessi isolati nella stazione di Godo, per L. 8000, di cui L. 6700 per i lavori da appaltarsi.

Costruzione di una scogliera a difesa della spalla destra e del muro di rivestimento del quarto di cono a valle del ponte, al chilom. 3.726 della linea Attigliano-Viterbo, per la spesa di L. 7000.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

La Mediterranea, di accordo coll'Adriatica, ha deciso di riattivare anche in quest'anno la tariffa speciale comune temporanea a piccola velocità accelerata pel trasporto di uva fresca e di uva pigiata a vagone completo, limitandone la validità, come negli anni decorsi, dal 15 agosto al 15 dicembre p. v.

La relativa e regolare proposta è stata dalle Società predette sottoposta alla superiorità presso la quale trovasi in corso di approvazivne.

— Con recente decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, su conforme parere dei Ministri del Tesoro e delle Finanze è stata approvata una modificazione, proposta dalla Mediterranea d'accordo coll'Adriatica e colla Sicula, al primo capoverso del punto II dell'articolo 107 della tariffa, nel senso che le parole *La portata del vagone domandato* vengano sostituite dalle parole: *La portata del vagone effettivamente impiegato.*

— Il Ministro dei Lavori Pubblici, d'accordo cogli altri Ministri interessati, ha dato la sua approvazione alle seguenti proposte delle Amministrazioni ferroviarie, concernenti concessioni speciali di tariffa:

1) Proposta della Mediterranea di rinnovazione per un altro anno delle seguenti concessioni: *a*) concessione accordata alla Ditta Lizars e Bruno per trasporto di farina di cereali da Cuneo a Torino, elevando il quantitativo minimo d'impegno da 200 a 300 tonnellate, ferme restando pel resto le precedenti condizioni; *b*) concessione accordata alla Ditta M. Grittani per trasporto a vagone completo di olii d'oliva in fusti da Catanzaro, Taranto, Roccella, Corigliano, Gioia Tauro, ecc., a Napoli e Castellamare di Stabia, alle stesse condizioni già vigenti; *c*) concessione accordata alla Ditta Emidio Costa per trasporto di marmo e di ardesie a vagone completo, in destinazione di Roma, eliminando però dalle stazioni mittenti quella di Livorno, ed aggiungendovi, invece, quella di Chiavari. Il traffico minimo è fissato in tonn. 600; *d*) concessione accordata alla Ditta Enrico Lausel per trasporti di zucchero raffinato, a carro completo, da Sampierdarena a Pisa; *e*) concessione accordata alla Ditta Fratelli Ottolenghi per trasporto di tessuti di lana in transito a Vercelli da e per Biella con riduzione dei quantitativi minimi da 300 a 225 e da 400 a 300 tonnellate; *f*) concessione accordata alla Ditta Fratelli Weiss per trasporti di canapa greggia o pettinata e di stoppa, in partenza dagli scali marittimi di Genova e destinati alla Svizzera ed alla Germania;

2) Proposta dell'Adriatica, per la quale la concessione accordata alla Ditta Fratelli Pontara per trasporto di legname da Brixen e da stazioni al sud di Brixen per Badia (via Peri) è rinnovata per un triennio, ferme restando le condizioni già vigenti;

3) Proposte della Mediterranea per le seguenti nuove concessioni:

a) Concessione alla Ditta Umberto Gerardi di effettuare i suoi trasporti di olio d'oliva in fusti a vagone completo, da Catanzaro-Marina e Catanzaro-Sala a Civitavecchia, al prezzo di L. 30.6644 per tonnellata, compreso il diritto fisso, carico e scarico a cura e spese delle parti, escluso il ritorno gratuito dei fusti vuoti. Il quantitativo minimo di trasporto è fissato dalle 30 alle 40 tonnellate;

b) Concessione alla Ditta Fratelli Gondrand di effettuare i suoi trasporti di filati di lino e di canapa da Cossano, in destinazione dell'estero, via Modane, al prezzo, per il percorso italiano, di L. 17.98 alla tonnellata, compreso il diritto fisso. Il minimo di trasporto è fissato in tonnellate 1500 e la concessione è valida per un anno, con decorrenza dal 1° luglio 1902;

c) Concessione alla Ditta Alberto Breschi di effettuare i suoi trasporti di carbon fossile, a vagone completo, da Anzio a Roma ai prezzi di L. 2.90 la tonnellata pei trasporti a Roma-Termini, e di L. 3.30 per quelli a Roma-Trastevere, compreso il diritto fisso, carico e scarico a cura delle parti. Il quantitativo minimo da trasportarsi è fissato in 4000 tonnellate annue.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Zagarolo-Alatri-Frosinone. — Si tenne in Alatri una riunione dei Sindaci dei Comuni interessati alla costruzione di questa linea, per discutere sulle proposte fatte dall'onorevole senatore Breda, come Presidente della Società Veneta di costruzioni.

Erano rappresentati 18 Comuni della Provincia Romana. Dopo non breve discussione fu approvato un ordine del giorno, col quale, facendo plauso alla nobile iniziativa del senatore Breda, si deliberò di accettare la proposta da lui presentata, e cioè: di fare eseguire un progetto, il quale meglio risponda alla comunicazione dei vari paesi della regione prenestina e della valle del Cora con Roma e con Frosinone, la di cui spesa non superiore alle lire 20,000 sarà sostenuta dai Comuni in ragione composta di utenza e di popolazione, ove la concessione non venisse fatta alla Società Veneta che egli rappresenta, come alle condizioni dal medesimo signor Breda espresse nella sua lettera del 21 luglio allegata al verbale dell'adunanza.

La deliberazione fu comunicata telegraficamente al senatore Breda, il quale rispose ringraziando ed assicurando di dare immediatamente disposizioni al collegio degli ingegneri per i necessari studi.

Ferrovia Ascoli Piceno-Rieti-Roma. — Si è costituito in Amatrice (Aquila) un Comitato allo scopo di ottenere la costruzione della ferrovia Ascoli Piceno-Antrodoco-Rieti-Corese Roma. Questo Comitato ha fatto ora appello a tutti i Comuni delle provincie di Aquila, di Ascoli Piceno, di Teramo, della Sabina e di Roma, per la costituzione di sotto-comitati nell'intento di spiegare la loro azione coordinata a quella del Comitato promotore.

La Giunta comunale di Rieti, ritenuto che la costruzione di detta linea offre tutte le garanzie di attuabilità, ha fatto plauso alla iniziativa dei cittadini di Amatrice e di Accumoli ed ha nominato il sotto-comitato nelle persone dei signori: Agamennone ing. Vincenzo, Berardi ing. Federico, Fronzio ing. Eugenio, Giovannelli ing. Basilio, Palmegiani Giuseppe, Pilati dott. Tito, Renzi ingegnere Augusto e Vincentini conte Mariano.

Ferrovia Zagarolo-Frosinone. — Il 30 luglio erano convocati in Alatri i Sindaci di Paliano, Anticoli, Guarcino e di altri Comuni del circondario, per discutere sul progetto di ferrovia Zagarolo-Frosinone. L'iniziativa di quella riunione è stata presa dalla Società Veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie, la quale si è impegnata a presentare entro il prossimo ottobre il progetto formale e l'offerta per la costruzione e l'esercizio della ferrovia in discorso.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 20 luglio 1902.* — Nella decade 11-20 luglio 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 3,739,831.32, con un aumento di lire 196,344.18 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 20 luglio 1902 si ragguaglia a L. 69,507,201.53, e presenta un aumento di lire 5,000,813 69 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1901 al 30 giugno 1902.* — Nella decade 21-30 giugno 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 422,806, e presentano un aumento di L. 94,260 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1901 al 30 giugno 1902 ammontano a L. 12,527,186, con un aumento di L. 312,128 in confronto dell'esercizio precedente.

Tramvia Bergamo-Sarnico. — Il 29 luglio venne effettuata la visita di ricognizione della tramvia Bergamo-Sarnico con piena soddisfazione della Direzione della Società e dell'Impresa costruttrice signor cav. Luigi Lavagetto.

Il nuovo tronco sarà aperto sabato all'esercizio, e Sarnico sarà unito a Bergamo da un comodo e celere mezzo di trasporto, con indiscutibile grande vantaggio della fertile plaga attraversata, ove anche l'industria non difetta.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Ferrovia di S. Moritz.* — I lavori della ferrovia di S. Moritz, proseguono alacremente; pel 1904 sarà ultimata, allacciandosi all'Albula; probabilmente s'estenderà a Maloia (1811) costeggiando il lago Sils, arrivando all'altura alpestre per discendere a Chiavenna, in comunicazione colle nostre ferrovie.

Anche il passo del Muretto è in seria discussione; fra non molto diverrà comoda strada carrozzabile, Maloia-Malenco (2616 m.) per giungere a Sondrio, valicando il ghiaccio del forno, uno dei più stupendi torrenti di ghiacciaio, con vette dirupate, imponenti.

— *Ferrovia Locarno-Bignasco.* — Il Comitato d'azione della ferrovia della Vallemaggia, riunito domenica a Cevio, ha deciso di incaricare i signori ing. Rusca Giovanni e Sona degli studi definitivi di quella linea, sotto la direzione del sig. ing. Ferdinando Gianella.

— *Il traforo del Monte d'Oro.* — Il Dipartimento federale delle Strade ferrate ha fatto sapere alla Compagnia della Giura Sempione che in massima è d'accordo colla convenzione conchiusa fra detta Compagnia e la Parigi-Lione Mediterraneo per la traversata del Giura per il Monte d'Oro. Tuttavia furono chieste alcune modificazioni alla convenzione che formano attualmente l'oggetto di trattative. Tale questione interessa naturalmente la Confederazione essendo prossimo il riscatto della rete della Giura-Sempione.

Ferrovie Russe. — *Nuove linee alla frontiera afgana.* — Il « Verordnungs-Blatt » segnala la costruzione da parte della Russia, di nuove linee alla frontiera afgana. Esse sono le seguenti: Una linea di 107 km. dalla stazione di Kushk della linea Merw-Kushk fino a Chahit-Dukhterau, al punto del triangolo caratteristico della frontiera russo afgana.

Una linea partente da Ak-Tapa, a qualche chilometro a nord-ovest di Panjdeh, dirigentesi parallelamente al Murghab, sulla sponda sinistra di questo fiume fino a Fanur Sang; infine, una terza diramazione deve essere costrutta a sud-est di Panjdeh, risalente la valle del Kaskau fino a Torashekh; quest'ultima diramazione avrà una lunghezza di circa 60 chilometri.

Ferrovia dal Capo al Cairo. — La *Saint-James Gazette* annunzia che la costruzione del tronco ferroviario dal Capo al Cairo fra Buluwayo e le cascate del lago Victoria, è spinta in modo da permettere l'esercizio dell'immenso bacino carbonifero di Walukie, i cui carboni sono stati riconosciuti superiori ai migliori carboni del Paese di Galles.

Ferrovie Cinesi. — Il *Daily Express* ha pubblicato recentemente un dispaccio da Bruxelles, secondo il quale un sindacato belga avrebbe acquistato, per conto di Re Leopoldo, la concessione della ferrovia da Hankeou a Canton; la linea sarebbe costruita da una Compagnia belga.

Essa è lunga 150 miglia ed era stata concessa ad un sindacato americano.

— *Ferrovia tedesca dello Sciantung.* — Dal primo giugno la linea è stata aperta all'esercizio fino a Weihsien, e la Società delle miniere dello Sciantung si trova riunita per la via di terra a Tsingtau.

La linea, nell'anno prossimo, giungerà a Tsing-Tshou, località situata a 240 chilometri da Tsingtau.

Il servizio è già regolare sulla sezione esercitata, ed il traffico aumenta sensibilmente quantunque le regioni più ricche non comincino che oltre Weihsien.

Notizie Diverse

Il telefono sul San Bernardo. — Alla fine di agosto tutti i rifugi che sono alle pendici del monte San Bernardo, costrutti per riparare i viandanti contro gli uragani e le tormente, saranno collegati direttamente col telefono con l'Ospizio, posto sulla vetta del monte stesso all'altezza di 2478 metri.

È facile comprendere di quanta utilità sia questo impianto telefonico, quando si consideri che anche ai nostri giorni il passo del San Bernardo è assai frequentato, non solo nella stagione buona, ma anche nell'inverno.

Infatti, l'Ospizio riceve ogni anno da 4 a 5 mila *touristes* e da 5 a 6 mila pellegrini; e vi passano circa 15,000 operai, che dal Piemonte si recano nella Svizzera a cercare lavoro.

Industria metallurgica. — La Società Italiana Metallurgica Franchi-Griffin, con sede in Genova e stabilimenti in Brescia, allo scopo di perfezionare la sua produzione, risolvette di valersi delle ghise della provincia di Bergamo per la migliore fusione dei suoi prodotti e di accaparrare a tal uopo miniere in Valle Seriana. Nella scorsa settimana fu riattivato per opera sua l'alto forno fusorio Torre di Bondione che da più di dieci anni giaceva inoperoso e dimenticato.

La ghisa prodotta coi minerali delle miniere bergamasche dei monti Flesio Passevra e Brunone è specialmente atta alla fabbricazione di cannoni, cilindri per laminatoi, ruote temperate, proiettili e di ogni oggetto ove, oltre che alla durezza, sia necessaria una grande resistenza.

Commercio nell'Argentina. — Un rapporto del console di Francia all'Argentina offre dati interessanti sul commercio del porto di Rosario nel 1901.

Le importazioni raggiunsero la cifra di franchi 56,957,431.

Le esportazioni salirono a franchi 141,326,595.

I paesi che hanno sbarcato merci in quel porto vengono nell'ordine seguente:

Inghilterra	scudi	3,798,860
Stati Uniti	»	2,542,971
Italia	»	1,590,286
Germania	»	1,227,114
Francia	»	415,007

Diverso è l'ordine dei paesi che hanno esportato da quel porto.

L'Inghilterra è la prima per 7 milioni di scudi, gli Stati Uniti per 4 milioni, la Germania per 3 milioni. L'Italia tiene un posto secondario, non avendo caricato merci che per 57,944 scudi.

Nel movimento della navigazione l'Inghilterra tiene naturalmente il primo posto con 389 piroscafi in arrivo e 388 in partenza; segue la Germania con 109 vapori all'entrata e 98 all'uscita; l'Italia vi figura con 22 vapori in entrata e 23 in uscita per un tonnellaggio complessivo di 80 mila tonnellate circa sul 1900. Viceversa i velieri italiani, che nel 1900 furono 17, nel 1901 si ridussero a 8.

La marina mercantile francese non figura affatto.

Il rapporto conclude che la massima parte della popolazione di Rosario, elevatasi a 112.776 abitanti, è composta d'Italiani e che tutta la provincia di Santa Fè (di cui Rosario è il porto) si risente del cattivo raccolto del 1901, il quale raggiunse soltanto il 40 0/0 di quello del 1900.

Come consiglio finale, il console francese invita i suoi connazionali a prendere informazioni al Consolato prima di fare affari a scadenza.

Il commercio italiano a Bombay. — Un rapporto francese sul commercio a Bombay di articoli di lana e di cotone, rileva come l'Italia da qualche anno abbia preso un posto importante, nell'importazione di tali prodotti, facendo la concorrenza alla Germania e all'Austria.

La maggior parte dei grossi commercianti di Bombay compera la merce per mezzo di commissioni, talchè con

un'esportazione diretta il commercio italiano non potrebbe che avvantaggiarsi.

Il commercio dell'Arabia nel 1901. — Il reggente il Consolato italiano in Hodeida, cav. Terruzzi, invia un rapporto sul commercio dell'Arabia nel 1901. L'annata fu propizia per l'abbondanza del raccolto del caffè e prodotti vegetali in genere, come pure per la produzione di bestiame ovino. Si esportarono da Hodeida e dagli altri porti della costa per circa 15 milioni di franchi, comprese le merci uscenti di contrabbando.

La produzione totale del caffè nel Yemen salì a circa 120,000 sacchi, scalanti parte a Hodeida e parte ad Aden. I continui ribassi nei prezzi del caffè resero precaria la posizione del coltivatore. La produzione di tutti gli articoli di esportazione dipende dalle pioggie; l'annata in corso non promette l'abbondanza della passata, essendo scarse le pioggie. Nè è da contare sopra una maggiore produzione per aumento di coltura e piantagioni, gli indigeni non essendo incoraggiati a farlo dal Governo, che soffoca ogni iniziativa coll'imposizione di tasse. Inoltre, lo stato permanente d'insurrezione di queste popolazioni arresta ogni progresso.

L'Italia importa carta ed oggetti di cancelleria, conserve alimentari, corallo, fiammiferi, medicinali, paste alimentari, profumerie, terraglie, tessuti e filati di cotone, seterie, saponi e vetri. È incoraggiante l'aumento conseguito dall'Italia nell'importazione dei tessuti di cotone in questi ultimi anni.

Le transazioni con Hodeida sono difficili a causa della instabilità del valore del tallero e delle abitudini dei negozianti indigeni.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Aliminusa (Palermo) (10 agosto, ore 10). — Appalto dei lavori per la condottura dell'acqua potabile, per L. 29,500. Deposito provvisorio L. 1475 e L. 750 per spese. Cauzione decimo. Ultimazione lavori 6 mesi. Fatali 31 agosto, ore 12.

R. Manicomio di Torino (12 agosto, ore 9, definitivo). — Appalto dei lavori per la costruzione di una nuova aula e sistemazione di locali per laboratori medici e camera mortuaria in Torino e costruzione di un nuovo fabbricato per servizio necroscopico, ecc., nella succursale di Collegno e sistemazione e sopraelevazione di un fabbricato per ricovero di bambini pure nella succursale di Collegno, per complessive L. 71,000. Deposito provvisorio L. 7000. Depos. spese L. 2000. Consegna lavori di Torino, novembre 1902, e Collegno un anno.

Direzione del Genio Militare di Roma (12 agosto, ore 11, def.). — Appalto dei lavori per la costruzione e sistemazione di magazzini per deposito di materiali riflettenti la dotazione di guerra del campo trincerato di Roma, nell'area demaniale di SS. Pietro e Marcellino, per L. 115,000. Cauz. L. 11,500. Consegna lavori 200 giorni.

Deputazione Provinciale di Firenze (13 agosto, ore 10.30, unico defin.). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione del 1° tronco della strada interprovinciale Londa-Stia, n. 21, dalla nazionale Forlivese alla casa colonica di Pian di Monte di m. 1238.50, per L. 20,723.13. Consegna lavori 8 mesi. Deposito provv. L. 1000.

Municipio di Camisano (Cremona) (14 agosto, ore 13, secondo inc.). — Appalto dei lavori per la costruzione del nuovo cimitero provv. agg. al sig. Ferrami Giosuè di Daniele, domic. a Casalbuttano (Cremona) col ribasso del 5.50 0[0 su L. 10,553.64 e cioè per lire 9973.19. Dep. provv. L. 500.

R. Prefettura di Firenze (14 agosto, ore 11, unico). — Appalto dei lavori di prolungamento degli argini di 2ª categoria in destra e sinistra d'Arno e in destra del Bisenzio, per L. 69,217.56. Cauz. provv. L. 3000. Consegna lavori 12 mesi. Documenti 4 agosto.

Amministrazione Provinciale di Cosenza (18 agosto, ore 11, unico def.). — Appalto delle opere e provviste occorrenti, durante un sessennio, con decorrenza dal 1° aprile 1902, alla strada provinciale dal ponte Annunziata presso Acri per Pantano, lungo alla nazionale Silana presso Camigliatello, della lunghezza di m. 400.10, per annue L. 12,861.01. Doc. 16 agosto. Dep. provv. L. 3000.

R. Prefettura di Bari (18 agosto, ore 12). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla manutenzione delle opere d'arte del porto nuovo di Bari durante il sessennio 1902-1908, provv. agg. per L. 272,136 col ribasso cioè dell'8 0[0. Dep. provv. L. 20,000.

Id., id. di Pavia (19 agosto, ore 10, unico definitivo). — Appalto per l'appalto dei lavori di ripristino della tratta inferiore della difesa frontale al Bettolino in destra di Po comprensorio idraulico di Corana Cervesiana fra gli stanti n. 11-13 in comune di Bastida de Dossi mediante imbottimento con materie di riporto e rivestimento con buzzoni a nucleo di ciottolo per l'estesa di metri 278 e per L. 91,480. Dep. provv. L. 4000. Consegna lavori 150 giorni. Docum. 10 agosto.

Sottodirezione autonoma del Genio Militare di Maddalena (Cagliari) (18 agosto, ore 10). — Appalto dei lavori per la costruzione di un padiglione per alloggi di ufficiali addetti alle truppe destinate alla difesa dell'isola per L. 34,200. Consegna lavori 180 giorni. Dep. provv. L. 3420.

Direzione del Genio Militare di Milano (20 agosto, ore 10). — Appalto dei lavori di restauro dei tetti della Caserma S. Francesco in Milano per L. 8000. Cauz. L. 800. Consegna lavori 90 giorni. Docum. 16 agosto.

Amministrazione Provinciale di Cosenza (20 agosto, ore 11, unico defin.). — Appalto delle opere e provviste occorrenti, durante un sessennio, con decorrenza dal 1° aprile 1902, alla strada provinciale di serie Rossano-Longobucco, della lunghezza di m. 41,917, esclusa la traversa di Rossano, per annue L. 17,028.26. Documenti 15 agosto. Dep. provv. L. 4000.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Generale R. Arsenali di Spezia e Napoli (12 agosto, ore 11, definitiva). — Appalto della fabbricazione di tonn. 116 di ferro fino con materiale da provvedersi dalla R. Marina per complessive L. 22,040 da consegnarsi nei R. Arsenali di Spezia, Napoli e Venezia. Risultati d'asta 16 agosto. Fatali 1° settembre, ore 12. Cauz. L. 2200.

Id. id. di Spezia, Napoli e Venezia (20 agosto, ore 11). — Appalto della fornitura alla R. Marina di chiodi, chiodetti e pernotti di ferro, per complessive L. 40,417 in due lotti, e cioè: 1° per lire 22,292, 2° per lire 18,125, da consegnarsi nei RR. Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia, Taranto e nel R. Cantiere di Castellammare. Risultati d'asta 25 agosto, ore 11. Fatali 11 settembre, ore 12. Deposito provvisorio 1° lotto L. 2230, 2° L. 1820.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Luglio 27	Agosto 2
Azioni Ferrovie Biella	L. 536	536
» » Mediterranee	» 432	444
» » Meridionali	» 639	647.50
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	» 388	388
» » » (2ª »)	» 370	370
» » Secondarie Sarde	» 226	226
» » Sicule	» 654	654
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.*	» 337.50	338.50
» » Cuneo 3 0[0	» 357	357
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1[2 %	» 100	100
» » Mediterranee 4 0[0	» 503.50	504
» » Meridionali	» 335.50	335.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 321.50	321
» » » 2ª emiss. »	313.50	313
» » Sarde, serie *A*	» 336	336
» » » serie *B*	» 336	336
» » » 1879	» 336	336
» » Savona	» 356	356
» » Secondarie Sarde	» 502.25	502.25
» » Sicule 40[0 oro	» 511	511
» » Tirreno	» 502	502
» » Vittorio Emanuele	» 364.50	364

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1902-1903. — *Dall'11 al 20 Luglio 1902.* — *2ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	4760	4737	+ 23	1028	1033	— 5
Media.	4760	4737	+ 23	1028	1033	— 5
Viaggiatori	1,604,979.94	1,486,786.54	+ 118,193.40	85,302.95	77,099.59	+ 8,203.36
Bagagli e cani. . . .	65,206.42	60,714.50	+ 4,491.92	2,731.09	2,542.95	+ 188.14
Merci a G.V. e P.V. acc.	348,774.00	341,828.42	+ 6,945.58	12,949.71	12,691.82	+ 257.89
Merci a P. V. . . .	1,884,020.02	1,807,356.05	+ 76,663.97	74,236.53	72,760.51	+ 1,476.02
TOTALE .	3,902,980.38	3,696,685.51	+ 206,294.87	175,220.28	165,094.87	+ 10,125.41
***Prodotti** dal 1° al 20 Luglio 1902.*						
Viaggiatori	3,060,421.50	2,952,270.97	+ 108,150.53	155,591.44	153,094.52	+ 2,496.92
Bagagli e cani. . . .	121,078.84	119,173.23	+ 1,905.61	5,071.24	4,991.42	+ 79.82
Merci a G.V. e P. V. acc.	718,054.31	690,810.89	+ 27,243.42	27,774.68	25,649.27	+ 2,125.41
Merci a P. V. . . .	3,837,285.80	3,601,871.12	+ 235,414.68	156,896.87	145,004.07	+ 11,892.80
TOTALE .	7,736,840.45	7,364,126.21	+ 372,714.24	345,334.23	328,739.28	+ 16,594.95
Prodotto per chilometro.						
della decade	819.95	780.39	+ 39.56	170.45	159.82	+ 10.63
riassuntivo	1,625.39	1,554.60	+ 70.79	335.93	318.24	+ 17.69

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

36ª Decade — Dal 21 al 30 Giugno 1902

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI FUORI TRAFFICO	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	PRODOTTI per chilom.
RETE PRINCIPALE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1902	127,674.00	4,296.00	27,665.00	159,967.00	4,513.00	324,115.00	618.00	524.00
1901	108,700.00	3,105.00	17,760.00	118,489.00	3,821.00	251,875.00	618.00	408.00
Differenze nel 1902	+ 18,974.00	+ 1,191.00	+ 9,905.00	+ 41,478.00	+ 692.00	+ 72,240.00	»	+ 116.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1901 AL 30 GIUGNO 1902.								
1901-902	3,689,231.00	93,879.00	791,246.00	5,011,559.00	51,222.00	9,637,137.00	618.00	15,594.00
1900-901	3,539,301.00	87,924.00	781,554.00	4,994,518.00	57,382.00	9,460,679.00	618.00	15,309.00
Differenze nel 1901-902	+ 149,930.00	+ 5,955.00	+ 9,692.00	+ 17,041.00	— 6,160.00	+ 176,458.00	»	+ 285.00
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1902	44,492.00	1,711.00	10,509.00	23,841.00	3,058.00	83,611.00	482.00	173.00
1901	39,287.00	1,569.00	4,737.00	18,684.00	3,035.00	67,312.00	482.00	140.00
Differenze nel 1902	+ 5,205.00	+ 142.00	+ 5,772.00	+ 5,157.00	+ 23.00	+ 16,299.00	»	+ 33.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1901 AL 30 GIUGNO 1902.								
1901-902	1,323,640.00	29,907.00	377,795.00	873,026.00	13,255.00	2,617,623.00	482.00	5,410.00
1900-901	1,245,053.00	25,626.00	330,554.00	910,528.00	14,118.00	2,526,879.00	482.00	5,242.00
Differenze nel 1901-902	+ 78,587.00	+ 3,281.00	+ 47,241.00	— 37,502.00	— 863.00	+ 90,744.00	»	+ 168.00
STRETTO DI MESSINA								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1902	8,365.00	559.00	1,108.00	5,048.00	»	15,080.00	23.00	656.00
1901	6,760.00	256.00	455.00	1,888.00	»	9,359.00	23.00	407.00
Differenze nel 1902	+ 1,605.00	+ 303.00	+ 653.00	+ 3,160.00	»	+ 5,721.00	»	+ 249.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1901 AL 30 GIUGNO 1902.								
1901-902	150,690.00	7,473.00	34,382.00	79,820.00	61.00	272,426.00	23.00	11,845.00
1900-901	132,026.00	4,751.00	25,040.00	65,622.00	61.00	227,500.00	23.00	9,891.00
Differenze nel 1901-902	+ 18,664.00	+ 2,722.00	+ 9,342.00	+ 14,198.00	»	+ 44,926.00	»	+ 1,954.00

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI – Londra (2) 1a classe	Londra (2) 2a classe	Parigi (3) 1a classe	Parigi (3) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO – Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Londra (4) validità	Parigi (5) 1a classe	Parigi (5) 2a classe	Parigi (5) validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne) .	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a classe		1a, 2a, 3a classe	1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a, 2a e 3a classe		Treno lusso PENINSULAR-EXPRESS part. da Londra il venerdì
				(*)		(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	—			11 — a.		—		—
Douvres. . . . . . . —	11 05 a.			1 — p.		11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
	(F) W.R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 30 p.		3 — p.		1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.						2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.						2 31 a.		
Folkestone . . . Par.			11 50 a.		4 10 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime o.E.oc. Arr.			1 30 p.		5 50 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.			1 34 p.		5 54 p.			
					(F) W.R.			
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.			2 10 p.		6 17 p.			
Boulogne (Buffet) Central Arr.		2 12 p.	2 15 p.		6 22 p.			
Boulogne (Buffet) Central Par.		2 25 p.			6 25 p.			
Amiens (Buffet) . Arr.		4 12 p.		5 16 p.	—	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) . Par.		4 17 p.		5 21 p.	—	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord . . . Arr.	4 45 p.	6 05 p.		6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	—	6 33 p.		7 58 p.	9 21 p.	7 03 a.		Per la grande cintura
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	7 16 p.		8 42 p.	10 01 p.	7 43 a.		
	1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)		1a 2a cl.	1a 2a cl.	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	9 35 p.	10 20 p.	10 30 p.	9 20 a.	2 — p.	
Dijon . . . . Arr.	12 18 p.	1 31 a.	2 16 a.	2 48 a.	3 40 a.	2 17 p.	7 08 p.	9 35 a.
Evian . . . . . —	1 14 p.	8 27 a.	—	—	1 14 p.	10 48 p.	—	—
Genève . . . . . —	10 45 a.	—	7 51 a.	—	11 16 a.	7 33 p.	—	—
Chamonix . . . . . . —	6 21 p.	10 49 a.	—	—	6 21 p.	—	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	9 05 a.	6 12 a.	—	7 01 a.	10 19 a.	7 01 p.	12 23 a.	1 46 p.
Chambéry . . . . . . —	9 37 a.	6 41 a.	—	7 25 a.	10 55 a.	7 35 p.	12 47 a.	2 06 p.
Modane . . . . —	1 46 p.	—	—	10 02 a.	8 04 p.	—	3 34 a.	4 51 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	18 55	—	—	14 22	4 55	—	8 20 a.	21 16
Torino . . . . Par.	20 —	—	—	14 50	6 45	—	8 45	Sleeping-cars con Dining-car
Novara . . . . Arr.	21 56	—	—	16 47	9 14	—	10 55	
Milano . . . . Arr.	23 05	—	—	17 45	10 15	—	12 6	
Venezia . . . . . . Arr.	—	—	—	23 30	—	—	18 45	
Torino . . . . Par.	20 05	—	—	15 —	5 25	—	8 40	
Genova . . . . Arr.	23 20	—	—	18 25	8 45	—	12 —	
San-Remo . . . —	5 45	—	—	23 33	—	—	16 44	
Pisa . . . . —	3 20	—	—	23 25	12 35	—	17 —	
Firenze . . . . —	7 15	—	—	1 20	17 28	—	19 15	
Livorno . . . . —	5 36	—	—	0 7	15 5	—	18 —	
Roma . . . . —	10 10	—	—	7 —	19 15	—	23 43	
Napoli . . . . —	18 35	—	—	13 36	0 35	—	7 —	
Brindisi . . . . —	—	—	—	8 16	—	—	18 7	
Torino . . . . Par.	20 05	—	—	—	—	—	8 40	21 30
Alessandria . . . . Arr.	21 32	—	—	—	—	—	10 13	22 59
Bologna . . . . —	2 31	—	—	—	—	—	14 50	3 0[illegible]
Ancona . . . . —	7 13	—	—	—	—	—	23 —	6 40
Brindisi . . . . —	21 48	—	—	—	—	—	10 59	17 20
Firenze . . . . —	6 34	—	—	—	—	—	18 3	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	13 10	—	—	—	—	—	23 25	
Napoli . . . . . . Arr.	18 35	—	—	—	—	—	7 —	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . Par.	8 50	—	—	15 5	Lusso	—	—
Roma . . . . —	14 30	—	—	23 10	—	—	—
Firenze . . . . —	21 10	—	—	6 10	—	—	—
Brindisi . . . . —	7 —	—	—	17 33	—	—	—
Ancona . . . . —	20 25	—	—	5 35	—	—	—
Bologna . . . . —	1 35	—	—	10 30	—	10 30	—
Alessandria . . . . . —	7 15	—	14 20	17 10	—	21 55	—
Torino . . . . Arr.	9 2	—	16 05	19 10	—	23 35	—
Brindisi . . . . . . Par.	—	—	18 35	—	—	9 42	—
Napoli . . . . —	8 50	—	15 50	—	—	23 15	—
Roma . . . . —	14 50	—	21 —	—	14 20	8 15	—
Livorno . . . . —	21 6	—	2 —	8 30	19 25	13 15	—
Firenze . . . . —	19 35	—	21 5	7 15	17 30	12 10	—
Pisa . . . . —	22 15	—	3 5	9 8	20 45	15 —	—
San Remo . . . —	18 32	—	1 45	8 9	—	14 15	—
Genova . . . . —	3 5	—	7 5	14 55	0 35	20 —	—
Torino . . . . Arr.	7 —	—	10 25	19 10	4 50	23 35	—
Venezia . . . . . . Par.	—	—	—	8 45	—	14 —	—
Milano . . . . Par.	—	—	7 5	16 —	—	20 15	—
Novara . . . . —	—	—	8 7	17 1	—	21 15	—
Torino . . . . Arr.	—	—	10 20	19 5	—	23 10	—
	(D)						
Torino . . . . Par.	7 45	—	13 30	19 30	—	—	24 —
Modane (ora franc.) . —	11 40 a.	—	5 45 p.	10 22 p.	—	—	3 20 a.
Chambéry . . . . . . —	3 8 p.	—	9 15 p.	12 36 a.	—	6 46 a.	5 57 a.
Aix-les-Bains . . . . —	3 43 p.	—	9 47 p.	12 59 a.	—	7 18 a.	6 20 a.
Chamonix . . . . . . —	7 40 a.	—	4 20 p.	—	—	—	—
Evian . . . . . —	12 37 p.	—	7 22 p.	—	—	4 3 a.	—
Genève . . . . —	1 50 p.	—	7 35 p.	9 28 p.	—	5 55 a.	3 27 a.
	1a cl.						
Dijon . . . . —	11 37 p.	—	2 39 a.	5 22 a.	—	1 25 p.	11 33 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	5 — a.	—	7 23 a.	9 41 a.	—	6 21 p.	5 15 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 11 a.		—	10 19 a.	—	6 50 p.	
Paris-Nord Arr.	7 52 a.		—	11 4 a.	—	7 42 p.	
	1a, 2a, 3a	1a 2a cl.	(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl. W.R(A)		Pranso 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	8 15 a.	—	9 45 a.	11 35 a.	—	9 — p.	
Amiens (Buffet) . Arr.	9 52 a.	—		1 — p.	—	10 46 p.	
Amiens (Buffet) . Par.	9 57 a.	—		1 4 p.	—	10 51 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	11 28 a.	—			—		
Boulogne (Buffet) Central Par.	11 30 a.	11 40 a.			—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.	11 35 a.	—			—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.	11 50 a.	—			—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora E. oc. Par.	11 46 a.	—			—		
Folkestone . . . Par.	2 — p.	—			—		
Boulogne-Tintelleries Arr.		11 44 a.			—	12 31 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.		11 46 a.			—	12 33 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.		12 27 p.		2 55 p.	—	1 12 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.		12 35 p.	1 5 p.	3 01 p.	—	1 21 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.		1 20 p.		3 19 p.	—	1 39 a.	
Calais Maritime ora Eur. occ. Par.		1 16 p.		3 15 p.	—	1 35 a.	
Douvres . . . . —		3 5 p.		5 15 p.	—	3 40 a.	
Londres Victoria . Arr.		—		7 — p.	—	—	
Londres Ch.-Cross. Arr.	3 45 p.	4 55 p.		—	—	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — *Vetture dirette da Boulogne verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Boulogne a Milano e Venezia col treno che parte da Boulogne alle 6.17 p. e da Parigi-Lione alle 10.20 ant. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Calais col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 da Parigi-Nord alle 11.35 ant. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino.

Torino, 1902 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Bodoni, 2.

G. Pastore Dirett. prop. responsabile

ANNO XXXV. Sabato, 9 Agosto 1902 NUM. 32.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA .... L.	20	11	6
PER L'ESTERO .... »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi .... Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

FERROVIE COMPLEMENTARI

(*Continuazione e fine — vedi num. 31*).

Monza-Besana e Besana-Oggiono.

Questi due tronchi appartengono ad una sola linea e cioè alla Monza-Besana-Oggiono; fu iscritta fra i 1530 chilom. di ferrovia di quarta categoria ed era destinata a congiungere Monza con Oggiono, stazione della linea Como-Lecco.

La regione attraversata, cioè la Brianza centrale, è circondata da numerose linee ferroviarie e tramviarie, quali la Monza-Lecco, la Monza-Como, la Como-Lecco, la Monza-Barzanò-Oggiono ed altre ancora; ma lo sviluppo della fabbricazione dei laterizi e più assai lo sviluppo meraviglioso delle industrie tessili hanno persuaso la Commissione che una nuova linea che provvedesse al più facile approvvigionamento delle materie prime ed allo smercio rapido della produzione sarebbe di grande utlità a quella industre regione.

La concessione fatta al Comune di Besana non ebbe seguito dopo la promulgazione della legge 27 aprile 1885, e ne fu decisa la costruzione per conto dello Stato con la legge 20 luglio 1888.

La Sottocommissione, recatasi a studiare la linea sul posto, ha ritenuto che l'allacciamento alla congiungente Como-Lecco invece che ad Oggiono debba farsi a Molteno e cioè a 3 chilometri da Oggiono sulla stessa linea Como-Lecco seguendo un progetto già redatto. La Commissione ha approvato tale proposta ed anche quella che alla linea Monza-Molteno fosse aggiunta una diramazione da Vernate a Briosco per servire così l'importante industria dei laterizi.

Unico inconveniente che presenta questa linea è l'innesto nella stazione di Monza, la quale già è insufficiente a raccogliere il traffico considerevole della Monza-Calolzio-Lecco e Monza-Como, e gli effetti di questa insufficienza si ripercuotono perfino su Milano; è necessario quindi provvedere alla costruzione di una stazione di smistamento prescegliendo a tal uopo la località detta *La Santa*, stazione della nuova linea e diramazione anche per Lecco. Con opportune prescrizioni relative a questa stazione, la linea può essere data in concessione con un sussidio annuo chilometrico non maggiore di L. 5000; ma facendo delle riserve circa l'esercizio. Infatti oggi la Monza-Calolzio-Lecco ha un traffico già tanto considerevole, da far ritenere imminente la proposta di armarla con doppio binario; ora, se tale eventualità dovesse avverarsi, non essendo facile ottenere dalla concessionaria di quella linea l'adesione alla spesa fortissima, date le condizioni della linea stessa, dovrebbe il Governo riservarsi la facoltà in ogni tempo di togliere l'esercizio al Consorzio concessionario della Monza-Besana-Molteno ed affidarlo alla Società che esercita la Monza-Calolzio con assoluta libertà di tariffe, corrispondendo naturalmente al concessionario una compartecipazione tale sul prodotto lordo che aggiunta alla sovvenzione valga a dare un'equa rimunerazione al capitale speso. Tale provvedimento avrebbe per iscopo di far servire la Monza-Besana-Molteno come succursale della Monza-Calolzio-Lecco. La Commissione fu favorevole a tali proposte, evitando l'ingente spesa del doppio armamento di quest'ultima.

Fano-Santa Barbara.

Questa linea venne così denominata, perchè i primi studi compiuti si arrestavano alla località detta *Santa Barbara*, non essendo determinato il punto preciso in cui essa dovesse allacciarsi alla Fabriano-Sant'Arcangelo. Oggi, però, che per punto d'innesto è stata scelta la stazione di Fermignano, essa più propriamente piglia il nome di Fano-Fermignano.

Fra le linee non ancora costruite è quella che ha la più lunga istoria, poichè sin dal 1856 venne studiata coll'intendimento di congiungere Fano ad Arezzo e stabilire, attraverso la bella vallata del Metauro, una facile comunicazione fra l'Adriatico ed il Tirreno; anche dopo il 1856 e per lungo periodo di anni gli studi successivi vennero fatti in base a tale obbiettivo. Senonchè aperta all'esercizio la Falconara Roma, e decretata la costruzione della Fabriano-Sant'Arcangelo, la linea perdette il suo carattere di trasversale di grande traffico e divenne quella che è oggi, cioè una congiungente d'interesse locale fra la litoranea Ancona-Rimini e la dorsale Fabriano Sant'Arcangelo.

Si comprende naturalmente che per questa linea esistano numerosi progetti, passando da un progetto Torricelli, il cui importo presunto è poco inferiore ai 2 milioni, ad

un progetto governativo che aumentò la cifra fin quasi ai 7 milioni. Fra tanti criteri, o eccessivamente larghi o troppo restrittivi, la Commissione ha adottato un tracciato di massima presentato dalla Sottocommissione che si è recata a studiarlo sul posto, col quale la linea avrà una lunghezza di circa 43 chilom., per un ammontare di poco più di 4 milioni, E poichè la spesa di costruzione non è eccessiva e poichè si presume con molta attendibilità che il prodotto lordo possa aggirarsi intorno alle L. 6000 per chilometro, è evidente che questa linea, assai più di qualunque altra, si presti ad essere data in concessione, costruendola con le modalità del II tipo economico.

Anzi la Commissione ha ritenuto che il sussidio chilometrico annuo di L. 5000 possa ritenersi sufficiente.

Anche per questa linea fu costituito un Consorzio, il quale ottenne la concessione, che fu poi ceduta ad un intraprenditore inglese; ma la costruzione non fu iniziata, nè il Consorzio per parecchi anni diede indizio di attività, sino a che finì per rinunciare alla concessione.

Altre due domande furono presentate dopo d'allora, ed una fu istruita sino al punto da ottenere il finale parere del Consiglio di Stato; ma anche questa non ebbe seguito, nè il concessionario si presentò a firmare il relativo contratto.

La Commissione ha ritenuto che le ragioni del nessun risultato ottenuto debbano ricercarsi nel fatto che, promulgata la legge con la quale il sussidio chilometrico venne elevato a C. 6000, i richiedenti speravano di poter ritornare sulle domande già presentate e beneficiare della nuova larghezza accordata. D'altra parte il progetto governativo, in base al quale si voleva dare la concessione, prevedeva la spesa eccessiva di 7 milioni, come innanzi si è detto, ed il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici era restìo ad accordare varianti o restrizioni di opere.

Oggi invece che la Commissione propone un tracciato pel quale la spesa viene ridotta a 4 milioni, mantenendo le opere in limiti più rispondenti alla necessità ed agli scopi della linea, si può bene sperare che si presenti chi l'assuma in concessione col sussidio chilometrico di L. 5000, potendo il previsto prodotto del traffico di L. 6000 compensare le spese di un esercizio economico e dare un'equa rimunerazione al capitale.

Adriatico-Fermo-Amandola.

Questa linea è destinata a riunire Comuni importanti di una plaga estesa ed ubertosa al loro naturale scalo di Porto San Giorgio, situato sulla litoranea Foggia Ancona.

La sua lunghezza è di circa 54 chilometri ed il costo si aggira intorno ai sei milioni e mezzo di lire. Sarà costruita a scartamento ridotto (0.95), seguendo le modalità del IV tipo economico. La sua utilità è stata in più riscontri riconosciuta, e recentemente (28 settembre 1901) il Comitato Superiore delle Strade Ferrate riconfermò il suo carattere di pubblica utilità.

Fu concessa fin dal 1881 ad un Consorzio appositamente costituitosi, il quale non diede grandi segni di attività insino a che la Deputazione provinciale di Ascoli Piceno nel 1899 fece domanda di ottenere la concessione.

L'istruttoria che precede ogni concessione fu portata al termine, ed il Comitato Superiore delle Strade Ferrate fu di parere che si potesse accordare un sussidio chilometrico annuo di L. 6000 per 70 anni.

La domanda dell'Amministrazione provinciale di Ascoli Piceno presenta tutte le garanzie di serietà; ma se la concessione non fu ancora accordata, ciò è dovuto ad una pura questione di forma. Poichè la Provincia, nel piano finanziario presentato, calcolava che, pur ammesso un sussidio di L. 6000 per chilometro, avrebbe avuto una passività annua di poco meno di 17,000 lire. Il Ministero del Tesoro, prima di dare il suo parere, voleva che la Provincia avesse presentato una deliberazione dalla quale risultasse che essa era disposta ad assumersi l'onere di tale passività. L'Amministrazione provinciale non volle deliberare al riguardo, adducendo pel suo rifiuto lunghe argomentazioni; e poichè neanche il Ministero del Tesoro volle recedere dalla sua richiesta, così la domanda di concessione rimase sospesa.

La Commissione ha però osservato che se la Provincia di Ascoli Piceno ha fatto essa stessa domanda di concessione e di esercizio, è evidente che il suo concorso nei sostenere l'onere del *deficit* delle L. 17,000 annue è implicito nella domanda presentata, senza che sia necessario di stanziare nel suo bilancio appositi impegni. Epperò la Commissione fa voti perchè il Governo voglia accordare, entro il più breve termine possibile, la concessione dimandata, la quale libera lo Stato da obblighi e da impegni assunti per legge.

Spilimbergo-Gemona.

Il tronco Spilimbergo-Gemona fa parte della ferrovia Portogruaro-Casarsa-Gemona, la quale venne iscritta in terza categoria con la legge 29 luglio 1879 sia per la sua importanza militare, sia perchè era destinata ad abbreviare il percorso fra Venezia e Vienna in confronto della linea Udine-Pontebba. Due tronchi di questa linea, e cioè Portogruaro-Casarsa e Casarsa-Spilimbergo, sono già aperti all'esercizio, il primo fin dal 1888, il secondo fin dal 1893.

Questa linea ebbe la stessa sorte delle altre, e cioè, aperti all'esercizio i primi due tronchi, le popolazioni interessate alla linea reclamavano tracciati più rispondenti ai propri desideri, senza tener conto degli altri legittimi interessi. Si ebbero così numerosi tracciati, quale propugnato dal Comune di San Daniele, quale dalla città di Venezia, quale studiato dalla Società Adriatica.

Anche in questo caso la Sottocommissione dovette procedere sul posto ad un esame comparativo dei diversi tracciati proposti ed ebbe a riconoscere l'opportunità di suggerirne un altro, che dalla Commissione venne accettato.

Questo nuovo tracciato sarebbe più breve di tutti gli altri, e cioè m. 27,693, sarebbe più economico perchè ammonterebbe a L. 9,625,000, e circa l'attraversamento del Tagliamento, il punto più discusso di tutta la linea, la Sottocommissione propone che il gran ponte a travate metalliche a 25 campate e della lunghezza totale di 500 metri, venga costruito nella località detta *Cornino* a monte di Pinzano e propriamente sotto la protezione del forte di Osoppo.

Però la Commissione ha riconosciuto che questa linea non presenta tali caratteri d'urgenza da poter ammettere come necessaria od indispensabile la sua immediata costruzione; sebbene possa dare in avvenire efficace aiuto alla linea pontebbana per Udine, la quale ha già un rilevante prodotto, ma per ora il movimento di transito ed internazionale sarebbe limitato, ed anche limitato il traffico locale.

E' conveniente quindi rimandarne la costruzione ad epoca più opportuna e per ora sarebbe sufficiente, nell'interesse locale, che il Governo agevolasse la costruzione e l'uso del ponte per la via ordinaria a Pinzano, il quale servirà a mettere in comunicazione le sponde destra e sinistra del Tagliamento.

Già il Governo concorre per questa costruzione con la somma di L. 68,000; aumentando questo concorso si potrebbe affrancare il pedaggio stabilito dal Consorzio coll'impresa costruttrice, e quelle popolazioni ne ricaverebbero vantaggio sicuro ed immediato.

Cento-San Pietro in Casale.

Questa piccola linea destinata ad allacciare il Comune di Cento con San Pietro in Casale, stazione situata quasi a metà del percorso della linea Bologna-Ferrara, aveva lo scopo evidente di mettere in comunicazione Cento con Bologna e Ferrara.

Ora la tramvia in esercizio Bologna-Pieve di Cento e la ferrovia già concessa Cento-San Giovanni in Persiceto (stazione quest'ultima della linea Bologna-San Felice) mettono

in comunicazione Cento con Bologna, con risultati assai migliori di quelli che si potrebbero ottenere con il tronco Cento-San Pietro in Casale; d'altra parte è in corso d'istruttoria una domanda di concessione per una linea da Cento a Ferrara, anche più breve della Cento-San Pietro-Ferrara; epperò la Commissione, considerando che gli enti e le popolazioni interessate non reclamano più la costruzione della linea in parola, crede di non dover fare proposte per la sua attuazione. Fa voto però che la Cento-Ferrara sia data in concessione permettendone, senza limitare il sussidio, il suo impianto sulla strada provinciale pei tratti nei quali ciò è possibile, e per il tratto da Porotto a Ferrara della lunghezza di 5 chilometri permettere che abbia comune la via con la Suzzara-Ferrara.

Lagonegro-Castrocucco e Cosenza-Nocera.

Diversa per varie ragioni si presentava la soluzione del problema delle linee complementari dell'Italia Meridionale. La Lagonegro-Castrocucco e la Cosenza-Nocera sono due linee difficilissime e costosissime per la natura dei terreni e per opere d'arte numerose ed ardite; entrambe di poca o niuna utilità pratica per le scarse popolazioni che attraversano, ed in particolar modo la Lagonegro Castrocucco; entrambe, deliberate bensì per legge dal Parlamento, ma più per conciliare opinioni discordi e superare le difficoltà del momento, che per dotare quelle regioni importantissime di un utile e poderoso strumento di civiltà e di ricchezza, e senza tener alcun conto dell'utilità generale del paese, che anche per linee complementari e d'interesse locale non deve, nè può essere mai dimenticata.

Con la enorme spesa infatti di almeno 57 milioni per la Pietrafitta Nocera e di 48 milioni per la Lagonegro-Castrocucco, per soli 82 chilometri fra l'una e l'altra, cioè con la spesa media di circa L. 1,300,000 a chilometro, non si raggiungerebbe altro scopo che di avviare i commerci dell'estremo lembo della Provincia di Basilicata verso la Calabria e quelli della Provincia di Cosenza verso Reggio e la Sicilia, con cui non vi è commercio per la quasi identità di prodotti, mentre invece è verso Salerno e verso Napoli che i prodotti di quelle regioni debbono essere diretti, perchè richiesti. Entrambe queste linee convergono al sud della penisola e si congiungono alla litoranea che da Salerno per Battipaglia corre fino a Reggio Calabria, mentre invece è verso il nord che si determina il movimento dei passeggieri e delle merci.

Per queste considerazioni, tanto la Sottocommissione recatasi sopra luogo, quanto la intera Commissione, unanimi, sono state di parere che sia l'una che l'altra linea fossero da abbandonare, confortate in ciò anche dall'avviso dei tecnici, ai quali entrambe queste linee erano state precedentemente affidate per istudiarle.

Dovendosi però, per ragioni, più che di convenienza, di stretta giustizia distributiva, dare a quelle regioni il beneficio di comunicazioni sicure, più rapide ed economiche, la Sottocommissione e la Commissione, che sono state unanimi nello scartare le linee Lagonegro-Castrocucco e Rogliano-Nocera, sono state concordi altresì nel sostituire alle medesime la Lagonegro-Castrovillari Spezzano e la Cosenza-Paola. La prima, che seguendo la strada nazionale per le Calabrie, ossia l'antica strada commerciale e militare, attraversa la Basilicata e si congiunge nella stazione di Spezzano alla linea Sibari-Cosenza; la seconda, che unisce Cosenza a Paola; l'una, che attraversando alcuni importanti Comuni della Basilicata, cioè Lagonegro, Lauria e Castelluccio, va al cuore della Provincia di Cosenza, ripristinando antichi traffici ed il suo tradizionale commercio, toccando nel suo lungo parcorso città importanti, come Mormanno, Morano e Castrovillari, e richiamando a vita nuova una regione ferace di preziosi prodotti e ricca di acque, che oggi non arrecano che danni, ma che domani potrebbero alimentare numerose e fiorenti industrie; l'altra che non solo congiunge due fra le più importanti città della Calabria, ma avvicina Cosenza a Napoli, a Roma ed a buona parte dell'Italia settentrionale di ben 120 chilom. in confronto alla via attuale per Sibari e di 67 chilometri in confronto a quella decretata per Nocera. Lo stesso beneficio arrecherà la Lagonegro-Spezzano a tutta la parte occidentale della Provincia di Potenza, a quella centrale della Provincia di Cosenza ed anche per lungo tratto alla regione ionica di questa Provincia e di quella di Catanzaro fino a Cotrone.

Con questa soluzione, mentre si provvede nel modo migliore al traffico dei passeggieri e delle merci di una così vasta, ricca e ubertosa regione, si provvede altresì ad un altro concetto più vasto, più importante ancora, a quello militare, che troppo spesso è stato trascurato nella costruzione delle strade ferrate.

Nell'abbandonare, come sopra si è detto, la costruzione della linea Cosenza-Nocera, poichè di questa un primo tratto di m. 9500 è stato già compiuto ed aperto all'esercizio, cioè da Cosenza a Pietrafitta, la Commissione propone che insieme alla costruzione delle due nuove linee si provveda altresì alla costruzione di un altro tronco da Pietrafitta a Rogliano, di m. 12,500 circa, col quale quello da Cosenza a Pietrafitta, finora di nessuna utilità, potrà averne una importante, perchè Rogliano è il centro al quale convergono in gran parte i prodotti della Sila.

La linea Lagonegro-Spezzano, congiungendosi a quella già esistente da Spezzano a Cosenza, sarà parte della linea dorsale e militare delle Calabrie; e, qualora in tempi più propizi per la finanza dello Stato, potesse prolungarsi la Cosenza-Rogliano, fino a congiungersi con la trasversale Marina di Catanzaro-Santa Eufemia, questa linea potrebbe avere una grande importanza strategica ed anche commerciale.

La spesa delle due nuove linee e del tronco Pietrafitta-Rogliano è di 84,500,000; ma adottando per la Lagonegro-Spezzano pendenze anche non maggiori del 30 per mille e curve di raggio non minori di 200 metri, la spesa si riduce a L. 77,500,000, cifra rilevante senza dubbio, ma messa a confronto con quella prevista per le due linee Lagonegro-Castrocucco e Pietrafitta-Nocera si ha una differenza in meno di L. 27,500,000, somma ragguardevole in sè stessa, e che già rappresenta un cospicuo beneficio; ma il beneficio apparirà molte volte maggiore se si consideri che invece di km. 82.700 di ferrovie quasi inutili se ne costruiscono km. 161.500, e che infinitamente maggiore sarà l'utilità di quelle popolazioni e grande altresì il vantaggio dello Stato per l'accrescersi del prodotto di parecchie delle linee già costruite, ed in ispecie della Sicignano-Lagonegro, quando sarà congiunta a Castrovillari e a Spezzano.

Per la costruzione di queste linee, quantunque una parte della Commissione ritenesse potersi adottare lo scartamento ridotto, trattandosi di difficili linee di montagna, di traffico non intenso, pure venne preferito lo scartamento normale principalmente pel carattere militare delle Lagonegro-Spezzano e poi perchè, trattandosi di continuazione di linee già costruite e di tronchi intercalati in una rete intera tutta a scartamento ordinario, il beneficio del risparmio della spesa non compenserebbe forse il danno e l'incomodo di un esercizio interrotto. Per le identiche ragioni, ed anche per l'elevato costo di queste nuove linee, la Commissione è di avviso che la costruzione debba essere fatta per conto dello Stato e l'esercizio affidato all'ente od agli enti che eserciteranno le linee attuali, con l'espressa raccomandazione che nel redigere i piani di esecuzione siano adottati sistemi di costruzione più economici nelle opere d'arte e nei tipi di fabbricati, escludendo assolutamente opere superflue o di lusso.

Riassunto delle proposte della Commissione.

Da quanto si è venuto esponendo finora intorno alle 18 linee o tronchi di linee che ancora si debbono costruire per dare piena e completa esecuzione alle leggi 29 luglio

1879 e 20 luglio 1888, e dalle deliberazioni prese dalla Commissione risulta: che due sono interamente da abbandonare, cioè la Rogliano-Nocera e la Lagonegro-Castrocucco che sono fra le meno utili e le più costose, elevandosi i loro costi ad una media chilometrica di L. 1,300,000 giusta le previsioni, ed a queste si debbono sostituire la Cosenza-Paola e la Lagonegro-Castrovillari-Spezzano, entrambe molto più utili e meno costose: che per due linee, cioè per la Spilimbergo-Gemona e per la Gaiano-Borgo San Donnino, se ne possa differire la costruzione: che invece di fare la Castelvetrano Porto Empedocle a scartamento normale si eseguisca un'intera rete a scartamento ridotto con molto maggiore utile delle popolazioni e con spesa assai minore: che la Roma-Napoli, linea di grandissima importanza in ispecie pei passeggieri, debba essere esercitata elettricamente: che per le linee Vievola-Ventimiglia per Fontan e Breglio e Urbino-Sant'Arcangelo, con le proposte della Commissione, che sono identiche per entrambe, si possa trovare più facilmente chi voglia costruirle ed esercitarle aggiungendo alle stesse i tratti già costruiti da Cuneo per l'una e da Fabriano per l'altra: che con la soluzione proposta per la Bassano-Primolano e per la Lecce-Francavilla si assicura la costruzione e l'esercizio di queste due linee aggiungendo alla prima il tronco Mestre-Bassano ed alla seconda quelli da Francavilla a Locorotondo da un lato e da Nardò verso il Capo dall'altro.

Per tutte le altre linee il lavoro della Commissione si è limitato a qualche lieve modifica di tracciato ed all'indicazione del metodo da seguire per quelle da concedersi all'industria privata, reputandole la Commissione tutte utili, e rispondenti ai concetti del legislatore. Una linea sola, cioè la Cento-San Pietro in Casale, la Commissione ritiene non si debba costruire e dà consiglio al Governo di accordare invece un sussidio alla Cento-Ferrara, ferrovia che verrebbe costruita sulla strada rotabile esistente.

Per quanto concerne poi il sistema da seguire per la costruzione di queste 17 linee, la Commissione ha ritenuta, come si è detto di sopra, che solo 6, cioè la Cosenza-Paola, col piccolo tronco da Pietrafitta a Rogliano, la Lagonegro-Spezzano, l'Aulla-Lucca, la Bologna-Verona, la Spilimbergo-Gemona e la Gaiano-Borgo San Donnino siano da costruire per conto dello Stato; e le altre 11, cioè: la nuova rete Castelvetrano-Porto Empedocle, la direttissima Roma-Napoli, la Vievola-Ventimiglia per Fontan e Breglio, la Urbino-Sant'Arcangelo, la Bassano-Primolano con prolungamento fino a Mestre, la Lecce-Francavilla con prolungamento a Locorotondo e diramazioni verso il Capo di Lecce, la Cremona Borgo San Donnino, la Fano-Santa Barbara, l'Adriatico-Fermo-Amandola, la Monza-Besana, e Besana-Oggiono sieno da dare in concessione all'industria privata.

Sulla utilizzazione delle forze idrauliche per l'eventuale adozione della trazione elettrica.

Lo studio del problema di applicare la trazione elettrica a qualcuna delle ferrovie complementari, utilizzando e trasformando l'energia delle nostre sorgenti, fu fatto contemporaneamente da parecchie delle Sottocommissioni recatesi sul posto a studiare i tracciati; e, mentre qualcuna ha appena accennato, per esempio, per le linee Cuneo-Ventimiglia e Fano-Santa Barbara, che potrà in avvenire essere tenuta presente l'energia idraulica del Roia o del Metauro, altre hanno scartato questa utilizzazione per ragioni la cui importanza vale il conto d'esser qui messa in rilievo.

E' noto che fin dal 1897 fu nominata una Commissione col mandato di studiare l'applicazione della trazione elettrica alle ferrovie di traffico limitato. Quella Commissione espose, in una sua relazione, che riscosse il plauso dei competenti, i casi nei quali l'applicazione della trazione elettrica poteva risultare particolarmente conveniente.

I risultati di tali studi furono tenuti presenti dalla nostra Commissione, specialmente nello studio delle ferrovie Lagonegro-Spezzano-Castrovillari, Aulla-Lucca e Spilimbergo-Gemona; nella prima, che si svolge lungo le valli del Noce, del Mercure e del Coscile, si hanno corsi d'acqua i quali, anche nelle massime magre dànno un volume d'acqua considerevole, che può senza gravi difficoltà essere utilizzato, creando lungo il loro percorso delle adeguate cadute; nella seconda, cioè nell'Aulla-Lucca, le acque del Serchio, dell'Aulella e della Magra possono fornire quantità d'energia motrice certamente esuberanti ai bisogni del traffico locale; nella terza, e cioè nella Spilimbergo-Gemona, si hanno grandi forze idrauliche derivanti dal Tagliamento e dai suoi affluenti per le quali vi sono già domande di concessione.

Ma la Commissione ha osservato che, in tesi generale, allo stato attuale della elettrotecnica, debba escludersi l'applicazione della trazione elettrica per quelle linee nelle quali il traffico non è intenso nè continuo e dove l'esercizio si prevede fatto con poche coppie di treni pesanti. Nelle spese di esercizio il combustibile è rappresentato da un'aliquota esigua, sicchè il vantaggio economico assai lieve compenserebbe appena l'onere grave della spesa dei grandi impianti resi necessari dalla trasformazione del sistema di trazione. E' evidente, infatti, che la trasformazione dovrebbe esser fatta in modo da poter realizzare tutta la potenzialità del sistema ordinario, capace cioè di far muovere in determinati momenti treni pesanti, immobilizzando forze idrauliche, delle quali poi in linea ordinaria si trarrebbe un partito assai limitato; sicchè è utile e conveniente la trazione elettrica nel caso di un esercizio fatto con treni leggieri e assai frequenti; nel caso invece di treni pesanti e rari la trazione a vapore risponde a queste esigenze con una elasticità ed una larghezza senza paragone maggiori.

Nè l'impiego di accumulatori può risolvere il problema, sia perchè il loro rendimento è assai basso, e quindi ne risulta un'elevata spesa d'esercizio, sia perchè, calcolandoli nella misura necessaria a sostituire potenti generatori, si otterrebbe come risultato una spesa d'impianto troppo grave.

In alcuni casi poi non riuscirebbe consigliabile o di speciale vantaggio adottare pendenze e curve più sentite, quali consentirebbe la trazione elettrica.

Infine la Commissione si è occupata del problema se per avventura le industrie locali potessero avvalersi contemporaneamente dell'energia destinata all'esercizio ferroviario, sia durante le lunghe inazioni dei treni, sia durante i periodi nei quali il carico sulla linea fosse assai limitato. Ma si è visto che quest'azione compensatrice mal risponde alle esigenze sia di una qualunque industria privata, sia di un pubblico servizio ferroviario, e che certamente gravi inconvenienti nascerebbero in questo irregolare avvicendarsi nell'impiego della medesima sorgente di energia motrice da parte di due utenti aventi finalità di utilizzazione tanto diverse. Forse, e con molte riserve la Commissione lo afferma, questa utilizzazione potrebbe solo avverarsi nel caso che l'esercente della linea sia lo stesso proprietario dell'officina in cui l'energia trasformata fosse impiegata.

Per tali ragioni la Commissione ha creduto che le ricche sorgenti e della Toscana e della Calabria e del Friuli siano lasciate a disposizione di quelle industrie che sorgeranno od avranno incremento dalle nuove ferrovie che saranno costruite; e, mentre queste industrie ricaveranno dal nostro prezioso patrimonio d'acque pubbliche l'energia motrice necessaria al loro impianto ed al loro svolgimento, saranno per le future ferrovie un importante coefficiente di traffico.

E' quindi evidente che le stesse ragioni che hanno indotto la Commissione a non adottare la trazione elettrica su queste linee di traffico limitato sono state per converso quelle che la hanno indotta a prescegliere la trazione elettrica sulla diretta Roma-Napoli, per la quale è previsto un traffico intenso continuo ed a grandi velocità.

L'organizzazione dell'Esercizio di Stato

La Commissione Reale per l'ordinamento ferroviario, come è noto, ha studiato il problema sotto il duplice aspetto: esercizio di Stato ed esercizio privato.

La Commissione si è pronunciata in massima, in favore dell'esercizio privato, ma ha pure elaborato uno schema di legge per l'Amministrazione delle ferrovie nel caso che questa dovesse essere assunta dallo Stato.

Riassumiamo questo schema di legge preparato da una sottocommissione, e che quando sarà approvato dalla Commissione plenaria, formerà come quello dell'esercizio privato, parte dei numerosi documenti ed allegati che andranno uniti alla Relazione da presentarsi al Governo, prima della fine dell'anno:

« **La Direzione generale.** — Alla dipendenza del Ministro dei Lavori Pubblici sarebbe istituita una Direzione generale delle Strade ferrate esercitate dallo Stato, la quale dovrebbe provvedere a tutte le occorrenze del servizio di ordinamento così tecnico che economico ed amministrativo.

Ad essa sarebbe pure affidata la sorveglianza delle ferrovie esercitate da privati e delle tramvie a trazione meccanica; dipenderebbero da essa un ufficio di ragioneria centrale e le direzioni locali dell'esercizio.

La nomina del Direttore generale sarebbe fatta su proposta del Ministro dei Lavori Pubblici sentito il Consiglio dei Ministri.

L'ufficio di Direttore generale sarebbe incompatibile con qualunque ufficio pubblico elettivo.

Sulla ragioneria centrale, anche mediante periodiche ispezioni, eserciterebbe la vigilanza la ragioneria generale dello Stato. Tutti i prodotti dell'esercizio sarebbero accentrati sulla Cassa centrale, che provvederebbe direttamente o col mezzo delle Casse delle Direzioni locali al pagamento di mandati di spesa emessi dall'Amministrazione ed al versamento delle somme spettanti al tesoro.

« **Il Consiglio d'Amministrazione.** — Presieduto dal Direttore generale, vi sarebbe un Consiglio permanente d'Amministrazione, composto di dieci membri, scelti tra il Consiglio di Stato, l'avvocatura erariale e i Ministeri dei Lavori Pubblici, del Tesoro, delle Poste e Telegrafi e dell'Agricoltura, e nominati dal Ministro dei Lavori Pubblici.

A questo Consiglio sarebbero sottoposti il bilancio di previsione, le variazioni che si dovessero introdurre; i contratti superiori alle L. 10,000, se a trattative private, alle 5000 lire se in seguito ad asta pubblica o a licitazione privata; l'organico di tutto il personale; le proposte di regolamenti amministrativi e tecnici; l'inizio delle liti e le transazioni superiori a L. 1000, e infine tutti gli altri affari sui quali il Direttore generale stimi opportuno chiedere il parere.

« **Le Direzioni locali di esercizio.** — Le Strade ferrate esercitate dallo Stato sarebbero classificate in circoscrizioni da determinarsi con Decreto Reale; ogni circoscrizione avrebbe una direzione locale di esercizio alla dipendenza della Direzione generale.

Il Direttore locale dirigerebbe sotto la sua personale responsabilità tutti i servizi tanto tecnici che d'ordine economico ed amministrativo, mediante uffici esecutivi e mediante le stazioni; tutto il personale della circoscrizione nominerebbe o licenzierebbe, nei limiti da stabilirsi col regolamento, il personale avventizio. Presso ogni Direzione locale sarebbe istituita una cassa speciale.

« **I contratti.** — I contratti, compresi quelli per lavori e forniture da eseguirsi con i fondi speciali di riserva, sarebbero stipulati conforme le disposizioni della legge sulla contabilità generale dello Stato; però il Direttore generale, sentito il Consiglio d'Amministrazione, avrebbe facoltà per tutti i lavori e le forniture di preferire ai pubblici incanti le gare fra determinate persone o ditte.

I contratti da cui derivasse un'entrata o una spesa non superiore alle L. 100,000 diventerebbero esecutivi quando fossero approvati dal Direttore generale; i contratti di spesa superiore a questa somma, diventerebbero esecutivi quando fossero approvati dal Ministro dei Lavori Pubblici. Il Direttore generale potrebbe delegare ai Direttori locali l'approvazione dei contratti di sua competenza.

« **Bilancio.** — Il bilancio annuale di revisione per le entrate e per le spese compilato dalla ragioneria centrale, sarebbe, su proposta del Direttore generale, udito il Consiglio d'Amministrazione, approvato con Decreto del Ministro dei Lavori Pubblici di concerto con quello del Tesoro, prima che incominci l'anno finanziario a cui esso si riferisce; e unito allo stato di previsione dell'entrata dello Stato, sarebbe comunicato al Parlamento. Come appendice al bilancio sarebbero esposte le previsioni così per l'entrata che per la spesa di fondi speciali di riserva. Occorrendo variazioni al bilancio già approvato sarebbero, su proposta del Direttore generale, udito il Consiglio d'Amministrazione, approvate dai suddetti Ministri.

Spetterebbe l'approvazione del consuntivo alla Corte dei conti, cui dovrebbero periodicamente essere comunicate le situazioni dell'entrata e della spesa.

I titolari della Cassa centrale e delle Casse locali, i gestori dei magazzini e dell'economato e chiunque maneggi denaro o valore o materia dell'azienda ferroviaria, sarebbero soggetti alla vigilanza del Ministro del Tesoro.

« **I fondi di riserva.** — Due sarebbero i fondi di riserva: il primo destinato a provvedere alla manutenzione straordinaria delle linee e del materiale di esercizio; il secondo a provvedere ai lavori e alle provviste in conto capitale richieste dall'aumento del traffico. I due fondi avrebbero gestione propria: il primo sarebbe annualmente alimentato con un tanto per cento dei prodotti lordi; il secondo. con un tanto per cento dei prodotti lordi iniziali, oltre al 15 0|0 del prodotto ultra-iniziale.

« **Tariffe ed orari.** — Il progetto stabilisce le tariffe e le condizioni dei trasporti, e fissa le norme con cui potrebbero essere aumentate o diminuite, o istituite nuove tariffe o nuove serie di tariffe, stabilendo però che nessun ribasso potrebbe far discendere la tariffa sotto il limite della spesa effettiva di trasporto, salvo che dal Consiglio del traffico si riconoscesse che la eventuale perdita sarebbe compensata da altri trasporti derivanti dalle stesse facilitazioni consentite.

Darebbe facoltà al Direttore generale di organizzare corse di piacere a prezzo ridotto, di accordare facilitazioni per treni ordinari, in occasione di fiere, feste, pellegrinaggi. Riserverebbe al Parlamento l'istituzione di nuove tariffe speciali che costituiscano privilegio per determinate categorie di viaggiatori e l'aggiunta di nuove categorie.

Le linee per le quali il prodotto non superasse le lire 3000 al chilometro, dovrebbero essere esercitate con servizio economico, e non avere, in via normale, che 3 coppie giornaliere di treni viaggiatori.

Le linee aventi un prodotto da L. 3001 a L. 6000 potrebbero essere esercitate a servizio ordinario, sempre con 3 coppie di treni.

Sulle altre linee con prodotto superiore a L. 6000, potrebbe essere aumentata una coppia di treni di servizio ordinario ogni L. 3000 di maggiore prodotto. Le provincie e i comuni potrebbero ottenere che si faccia su una data linea una o più coppie di treni in più, purchè si assumano l'onere delle spese che non fossero coperte dal maggiore prodotto dei treni così aggiunti.

Una coppia almeno giornaliera di treni dovrebbe stabilire la rapida comunicazione tra la capitale ed ogni capoluogo di provincia.

« **Il Consiglio del traffico.** — Verrebbe istituito presso il Ministero dei Lavori Pubblici un Consiglio centrale del traffico delle Strade ferrate, con un Decreto Reale, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri e sentito il Consiglio di Stato, i funzionari dei Ministeri dei Lavori Pubblici, dell'Agricoltura, del Tesoro, delle Finanze (gabelle), della Guerra e delle Poste e Telegrfi; le Società esercenti le Strade ferrate concesse all'industria privata; i Consigli

locali del traffico delle Strade ferrate, potrebbero essere chiamati a farne parte i rappresentanti delle Associazioni agricole, industriali e commerciali più importanti; persone competenti in materia di movimento e traffico di ferrovie.

Il Consiglio sarebbe chiamato a dare determinati pareri e potrebbe studiare di propria iniziativa i bisogni dell'agricoltura, dell'industria e del commercio in rapporto alle tariffe e al servizio.

Ogni direzione di esercizio avrebbe un Consiglio locale del traffico, che studierebbe i bisogni della circoscrizione.

« **Il personale.** — Il personale in servizio al 30 giugno 1905 sarebbe assunto dallo Stato, rimanendo integri gradi, stipendi, diritti di carriera, diritto alle nomine, promozioni, aumenti di stipendio, dispense dal servizio, ecc., ecc. ».

RIORDINAMENTO FERROVIARIO
DELLE STAZIONI DI MILANO

Com'è noto sin dal 1898 veniva nominata una Commissione coll'incarico di studiare il riordinamento delle stazioni ferroviarie di Milano, già da tempo palesatesi insufficienti a soddisfare le esigenze del commercio e del traffico odierno. E un tale stato di cose si è vieppiù aggravato, in questi ultimi anni, anche per l'impianto della nuova linea elettrica Milano-Varese; il che riesce di non lieve danno per tutto il movimento che s'accentra nelle stazioni ferroviarie di quella città. Su queste circostanze molto a proposito il cons. F. Gondrand richiamava, recentemente, l'attenzione della Camera di Commercio di Milano, osservando che i danni sarebbero stati maggiori quando avverrebbe l'apertura del valico del Sempione. Insisteva presso il Presidente ing. Salmoiraghi perchè con quella sollecitudine che pone in difesa degli interessi del commercio milanese avvisasse alle pratiche più efficaci presso il Governo per la nomina del Presidente in sostituzione del compianto senatore Gadda, mettendo in grado la Commissione, così completata, di compiere il suo mandato.

Non mettiamo in dubbio l'interessamento dell'ing. Salmoiraghi promesso all'interpellante, ma la questione però sollevata alla Camera di Commercio di Milano è di tale importanza che ci pare opportuno aggiungere qualche schiarimento, che togliamo dalla *Perseveranza*, da cui viene meglio determinata la responsabilità di quanti sono tenuti a risolverla.

Le Società esercenti le due grandi Reti Adriatica e Mediterranea presentarono collettivamente, sino dalla fine dello scorso febbraio, all'on. Giusso, allora Ministro dei Lavori Pubblici, il progetto elaborato dalla Commissione che, come sopra dicemmo, tiene l'incarico di studiare il riordinamento ferroviario delle nostre stazioni. Il progetto era già concretato nelle sue linee generali; mancava solo di esser portato ad un'ultima adunanza di detta Commissione per avere il *nulla osta*. Ci consta anche che le due Società ferroviarie declinarono qualsiasi responsabilità per l'eventualità d'incagli nei servizi nelle stazioni, qualora il Governo non effettuasse gli ampliamenti proposti. Da allora ad oggi le due Società ferroviarie non ricevettero dal Ministero, nè da alcun Ufficio da esso dipendente, alcuna risposta; nè c'è da stupirsi, dal momento che, se le nostre informazioni sono esatte, gli Uffici tecnici del Ministero non hanno ancora esaminate le proposte, nè emesso alcun giudizio.

Conosciamo nelle sue linee generali il progetto compilato dalle due Società ferroviarie, e siamo in grado di affermare, sul giudizio dei più competenti, che esso risponde ad ogni prevedibile sviluppo di traffici a Milano, tanto pei viaggiatori, quanto pei servizi di merci, e che non inceppa in alcun modo quella piena libertà che è desiderabile sia conservata nella soluzione del problema ferroviario, che verrà innanzi allo scadere delle Convenzioni nel 1905. Una particolarità di non lieve momento sarà quella che il progetto favorisce le comunicazioni fra la città e l'antico sobborgo di Porta Venezia, coll'atterramento dell'attuale viadotto ferroviario, che attraversa la zona dell'antico Lazzaretto.

Della bontà del progetto dànno affidamento i nomi dei componenti la Commissione, di indiscutibile competenza, quali il comm. Lampugnani, il comm. Cesare Mangili, l'ing. Pestalozza ed altri.

Conchiudendo: urge sollecitare il Governo ad esaminare il progetto e ad approvarlo, e nominare il nuovo Presidente in sostituzione del defunto senatore Gadda, per dare un impulso vigoroso all'opera della Commissione.

LA FERROVIA ELETTRICA DA FAYET A CHAMONIX
ed il sistema di trazione ad unità multiple

La ferrovia elettrica da Fayet-S. Gervais a Chamonix, alla frontiera franco-svizzera, aperta all'esercizio nell'agosto dell'anno scorso, presenta varie particolarità degne di nota. Trattasi di una linea di montagna a forti pendenze, sulla quale, se fosse stata adottata la trazione a vapore, sarebbe stato indispensabile applicare per alcuni tratti il sistema a dentiera. Però la Società Paris-Lyon-Méditerranée, che ne aveva la concessione, decise di ricorrere alla trazione elettrica con vetture automotrici a semplice aderenza; sistema che permette una notevole semplicità di esercizio e col quale viene messo a profitto uno dei più apprezzati vantaggi dell'elettricità, quello cioè di una più completa utilizzazione dell'aderenza naturale, diventando peso aderente tutto il peso utile trasportato.

Le vetture automotrici non viaggiano sole, ma formano dei veri treni di capacità corrispondente a quella dei treni rimorchiati da locomotiva sulla linea Annemasse-Fayet, di cui quella in discorso è la continuazione.

Un servomotore pneumatico, qui in seguito descritto, permette al macchinista, che sta nel bagagliaio di testa, di comandare contemporaneamente gli apparecchi di manovra di tutti i veicoli del treno. Questo si compone di 4 o 5 vetture capaci di 36 viaggiatori ognuna e del bagagliaio: i sei veicoli pesano a vuoto tonn. 120.

La lunghezza della linea è di 19 km. Lo scartamento è di 1 m., il raggio minimo delle curve di 150 m. Partendo da Fayet, ove termina la linea a via normale, a m. 580 di altezza sul mare, si raggiunge a Chamonix l'altitudine di 1037 m. Vi sono due tratti a forte pendenza, uno di 2155 m. col 90, l'altro di 3186 coll'80 per mille; molte altre rampe raggiungono il 20 per mille.

Vi si notano molte opere d'arte, tre piccole gallerie, vari viadotti in muratura e metallici. Notevoli fra questi ultimi le travate con pendenza dell'80 e più per mille. In queste travate sono state adottate alcune speciali disposizioni; ad esempio, per impedirne lo spostamento sotto l'azione dei treni arrestantisi bruscamente nella discesa, le estremità inferiori delle travi longitudinali sono state fortemente ancorate sulla spalla più bassa.

Il binario è formato con rotaie del tipo Vignole del peso di kg. 34.4 per m. 1 e di 12 m. di lunghezza: la posa è fatta su 15 traverse per rotaia.

Una fila di rotaie dello stesso tipo, situate lateralmente alla via su dadi di legno paraffinato, che fanno da isolatori, costituisce il conduttore di presa della corrente. Il piano del conduttore è di m. 0.23 più alto di quello del ferro e l'asse rispettivo resta a m. 1,085 da quello del binario.

In corrispondenza dei passaggi a livello la terza rotaia è interrotta su di una lunghezza di circa 5 m. ed è sostituita da un cavo sotterraneo collocato in un canale di legno. Disposizioni analoghe sono state applicate nell'interno delle tettoie e delle rimesse veicoli presso gli scambi e le piattaforme girevoli.

Le connessioni elettriche della rotaia di presa son fatte a ciascun giunto per mezzo di due fili di 24 mm. di dia-

metro, saldati per l'estremità a due piastre di ghisa poste dall'una e dall'altra parte dell'anima della rotaia e tenute da un bollone con rondelle Grover. In modo analogo, ma con la differenza che s'impiega un solo filo di rame da 22 mm. anzichè due, son fatte le connessioni delle rotaie del binario che servono da conduttore di ritorno e quelle che ad ogni 500 m. di lunghezza collegano fra loro le due file di rotaie.

Nei tratti della linea ove la pendenza raggiunse l'80 e il 90 per mille e nei relativi raccordi con i tratti vicini, in corrispondenza dell'asse del binario è stata collocata una quarta rotaia, la quale serve per organo di presa di un freno speciale a mascelle di cui son munite le vetture. E' sopportata da una longherina che penetra a mezzo legno nelle traverse e il suo piano supera di 60 mm. quello ordinario del ferro.

Negli stessi punti, allo scopo di impedire lo scorrimento longitudinale dell'armamento, vennero affondati entro la piattaforma stradale dei blocchi in calcestruzzo nei quali sono incastrati due pezzi di rotaia che si appoggiano contro la traversa.

Questi arresti in muratura si trovano ad ogni 100 m. di distanza; tra l'uno e l'altro vi sono altri arresti meno rigidi costituiti da pezzi di rotaia affondate direttamente nella piattaforma e tenute a sesto da un riempimento di pietrame a secco fortemente costipato.

Le stazioni della linea son quattro, oltre quelle estreme di Fayet e Chamonix, cioè *Chedde*, *Servoz*, *Les Houches* e *Les Bosson*.

Esse sono provviste di apparecchi elettrici di manovra e di scarico, come gru ed arganelli, alimentati dalla stessa corrente che serve per la trazione.

L'energia è fornita da due officine generatrici, una detta di Servoz e l'altra di Chavants, le quali producono corrente continua alla tensione di 550 volt, utilizzando due cadute d'acqua dello stesso fiume Arve.

I veicoli sono, come abbiamo detto, tutti motori e riposano su d'un telaio identico per le vetture e pei vagoni da merce. Il telaio porta due assi con ruote di 930 mm. di diametro, messi in azione ciascuno da un motore di 65 cavalli. Pel limitato scartamento della via, si è preferito porre l'asse dell'indotto nel senso longitudinale del telaio e l'accoppiamento con gli assi montati si è fatto per mezzo di ingranaggio conico col rapporto 1 a 4 e con interposizione di un accoppiamento elastico a molla.

Ciascun veicolo è munito di un freno a 4 ceppi, agenti, alla maniera ordinaria, sulle ruote, e del freno speciale a mascella che agisce per pressione orizzontale sulla rotaia centrale di cui son muniti i tratti a forte pendenza.

Entrambi i freni possono esser mossi a mano dagli agenti che trovansi sulle vetture, o manovrati contemporaneamente dal macchinista, per mezzo di un apparecchio Westinghouse.

Nelle discese si fanno funzionare normalmente i soli freni a ceppi; quello a mascella è destinato a servire nei casi di pericolo e negli arresti prolungati.

La fermata si può pur ottenere con la controcorrente.

La velocità di marcia varia dai 40 km. nei tratti in piano a 25 nelle salite del 20 per mille, riducendosi a 13 in quelle dell'80 o più per mille; su queste ultime anche in discesa la velocità è mantenuta intorno ai 10 km.

Ma la caratteristica più notevole di questa linea è, come abbiamo detto, il sistema simultaneo di comando, basato sull'impiego dell'aria compressa, di cui le vetture son provviste pel funzionamento dei freni.

Ciascun veicolo porta un servomotore secondario che comanda il suo regolatore elettrico; il bagagliaio di testa porta inoltre un servomotore principale che comanda tutti i servomotori secondari, il suo compreso.

I servomotori secondari sono messi fra di loro in relazione per mezzo di due condotte generali, che servono, una alla marcia in avanti, l'altra alla marcia in dietro, e son riunite, tra un veicolo e l'altro con accoppiamenti a valvola come quelli del freno moderabile Westinghouse-Henry.

(*Genio Civile*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Traforo del Sempione.

(*Stato dei lavori al 1° agosto 1902*).

Galleria di avanzamento:	Lato nord Briga	Lato sud Iselle	Totale
Lunghezza al 1° luglio 1902 m.	7417	4786	12,203
Progresso mensile . . . . »	157	219	376
Totale al 1° agosto 1902. . m.	7574	5005	12,579
Operai:			
Fuori galleria, totale giornate	18,983	10,481	29,464
» media giorn. .	668	338	1,006
In galleria, totale giornate .	36,943	27,500	64,443
» media giorn. .	1,275	948	2,223
Effettivo massimo lavoranti simultaneamente	510	380	890

Lato Nord. — La galleria d'avanzamento ha attraversato il gneiss schistoso e gli schisti cristallini. Il progresso medio della perforazione meccanica è stato di m. 5.14 per giornata di lavoro. Per determinare la temperatura della roccia si arrestò la perforazione meccanica dal 7 all'8 luglio durante 16 ore e 1[2. La temperatura della roccia era al chilometro 7.461 di 53° C. Le acque del tunnel comportarono 68 litri al secondo.

Lato Sud. — La galleria d'avanzamento ha attraversato il calcare dolomitico schistoso, con vene di anidrite. Il progresso medio della perforazione meccanica è stato di m. 7.14 per giornata di lavoro.

Le acque provenienti dal tunnel comportarono 920 litri al secondo.

><

Linee d'accesso al Sempione.

(*Linea Domodossola-Feriolo-Arona*).

La costruzione di questa linea ferroviaria, principale arteria d'accesso al Sempione, da circa un mese è spinta con grande attività, in ispecie sul tratto Dremo-Beura.

La Mediterranea, a cui è affidata la costruzione, ha ottenuto dal prefetto di Novara l'immediata occupazione dei terreni cadenti nel progetto.

All'elevazione del gigantesco terrapieno tra Domodossola ed il fiume Toce, la cui altezza, come è noto, sarà di m. 15, con una base di m. 60, si trovano impiegati oltre 2000 operai.

Il lato del terrapieno verso il Toce è rivestito da robusta diga in muratura a riparo della linea contro le piene del fiume.

Le fondazioni delle pile del ponte in vivo sul Toce presso Beura sono in corso di esecuzione, e benchè le difficoltà siano alquanto serie per le sorgenti d'acqua a piccola profondità incontrate, il lavoro prosegue alacremente.

Fra pochi giorni si darà principio alla galleria di Cardezza.

A Feriolo si incominciarono le fondazioni delle pile di altro grandioso ponte in vivo, che rimetterà la linea sulla sponda sinistra del Toce, proseguendo quindi per Arona.

(*Linea Domodossola-Iselle*).

Anche in questo tronco ferroviario il lavoro procede regolarmente. La grande trincea da Domodossola al Bogna è a buon punto. Il ponte su questo torrente, di sette maestose arcate in mattoni, è ultimato.

Ferve il lavoro per la formazione del terrapieno sul

piano di Caddo, che a opera compiuta si eleverà a circa m. 25 sul piano del terreno.

In questo tronco trovansi impiegati circa duemila e cento operai.

><

Ferrovie a sezione ridotta in Sicilia.

Nell'occasione dell'andata a Roma del comm. Bianchi, direttore delle Ferrovie Sicule, questa Società ha presentato domanda al Governo d'essere autorizzata a fare gli studi sul terreno per la compilazione dei progetti di massima e definitivi delle ferrovie siciliane a sezione ridotta. Ora il Governo ha autorizzato la Società a fare questi studi per le seguenti ferrovie: 1) Porto Empedocle-Ribera-Sciacca; 2) Sciacca-Menfi-Castelvetrano; 3) Castelvetrano-Partanna-Gibellina-Sambuca-San Carlo; 4) San Carlo-Bivio Sciacca; 5) Ribera-Cianciano-Bivona-Prizzi-Lercara; 6) Licata-Palma-Naro; 7) Naro-Canicatti; 8) Naro-Favara-Girgenti; 9) Girgenti-Porto Empedocle; 10) Assora-Valguarnera-Piazza Armerina.

><

Apertura della linea Avezzano-Balsorano.

Il R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate ha autorizzato pel 20 corrente mese l'apertura al pubblico esercizio del tronco Avezzano-Balsorano della linea Avezzano-Roccasecca.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Gare aggiudicate provvisoriamente*).

Il 31 luglio p. p., presso la Direzione generale della Rete Adriatica, ha avuto luogo la gara per l'appalto dei lavori d'impianto di nuovi binari nella stazione di Borgo S. Donnino. Delle 16 Ditte ammesse alla gara, soltanto la Ditta Pietro Pizzarotti vi concorse, facendo il ribasso del 3.75 0[0, rimanendo perciò provvisoriamente aggiudicataria dei lavori.

— Il 5 corrente mese, presso la suddetta Direzione generale, ha avuto luogo la gara per l'appalto dei lavori di completamento del tronco Acqualagna-Urbino, della linea S. Arcangelo-Fabriano. Hanno concorso due Ditte, e i lavori sono stati provvisoriamente aggiudicati alla Ditta Ettore Ceragioli col ribasso del 7.75 0[0.

(*Gare aperte*).

Il 20 corrente mese, presso la Direzione generale medesima, avrà luogo l'apertura delle schede d'offerta, che saranno presentate dalle Ditte ammesse alla gara per la fornitura di 23 deviatoi semplici del modello n. 2 ex A. I. con cuore tang. 0.10 formato di rotaie, da servire per il doppio binario da costruirsi fra le stazioni di Firenze e di Prato.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Sistemazione della frana al km. 29.350 della linea Savona-Bra, fra le stazioni di Cengio e di Saliceto, per L. 14,000.

Impianto del servizio merci a piccola velocità nella stazione di Borzoli, per L. 36,500, oltre il materiale metallico da impiegarsi.

Sostituzione di due piattaforme da metri 4, vecchio tipo, con altre da metri 4.50 sul binario morto della stazione di Rapallo, per L. 1520.

Modificazioni alle bilancie a ponte delle stazioni di Candia Lomellina e di Asigliano, per L. 3070.

Rete Adriatica:

Ampliamento del servizio merci a piccola velocità e impianto della pensilina metallica sulla fronte verso i binari del fabbricato viaggiatori della stazione di Tolentino, per L. 11,730, di cui L. 5700 per i lavori da appaltarsi.

Costruzione di una casa cantoniera doppia con pozzo e forno da pane, al km. 24.893 della linea Cervaro-Candela, per L. 11,000, delle quali L. 9000 per i lavori da appaltarsi.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Impianto di una gru fissa da pesi della portata di 6 tonnellate nella stazione di Musocco sulla linea Torino-Milano, L. 5130.

Ricostruzione di un muro d'ala e sottomurazione dell'altro muro d'ala a valle del ponticello al km. 71.022 della linea Roma-Pisa, L. 1040.

Applicazione di uno strato di asfalto sopra la cappa dell'arco in muratura del sottovia nella stazione di Genova Piazza Principe, L. 1060.

Costruzione a mare di una scogliera presso il casello n. 117 fra i km. 118.068 e 118.662 fra le stazioni di San Lorenzo e Santo Stefano, sulla linea Genova-Ventimiglia, L. 11,200.

Formazione di una scogliera a difesa della ripa destra del torrente Orcia nella località detta le Pianelle al km. 242.080 sulla linea Asciano-Montepescali, L. 7000.

Lavori di difesa contro le valanghe nella tratta compresa fra lo sbocco della galleria Rocciaia ed il fabbricato viaggiatori della stazione di Limone sulla linea Cuneo-Ventimiglia, L. 19,200.

Sistemazione del bivio Tortona, impianto del sistema di blocco assoluto per il detto bivio e la stazione di Tortona e protezione del passo a livello al km. 15.722 in prossimità al bivio medesimo, della linea Alessandria-Piacenza-Tortona-Novi, L. 85,680.

Impegno suppletivo per aumentare da 20 a 30 tonnellate la portata della stadera a ponte da impiantarsi nella stazione di Chianciano, L. 1127.

Consolidamento dell'argine ferroviario al km. 112.101 e 112.115 della linea Eboli-Metaponto, L. 2000.

Consolidamento del viadotto S. Nicolò al km. 304.070 fra le stazioni di Briatico e di Parghelia, L. 4000.

Impianto di leggende e cancelletti in ferro agli ingressi verso la tettoia del nuovo buffet di I e II classe ed impianto di guidovie al casotto dei biglietti a prezzo ridotto nel fabbricato viaggiatori della stazione di Napoli Centrale, L. 2500.

Rete Adriatica:

Prolungamento del binario delle merci nella stazione di Ponte San Marco, sulla linea Milano-Bergamo-Venezia, L. 485.

Sistemazione dei segnali a disco e delle sonerie e sostituzione delle leve di manovra nella stazione di Casalduni-Ponte sulla linea Foggia-Napoli, L. 2470.

Costruzione di una nuova latrina nell'alloggio del Capostazione di S. Elpidio a mare, L. 330.

Ampliamento del piano caricatore e prolungamento del relativo binario tronco nella stazione di S. Agata sul Santerno, sulla linea Lugo-Lavezzola, L. 3200.

Sostituzione delle leve di manovra tipo *D* ex Pontificio con leve semplici a compensatore intermedio nelle trasmissioni dei segnali a disco girevoli delle stazioni di

Dugenta, Aversa e Casoria e quello dal lato Foggia delle stazioni di Solopaca e Caserta e quella dal lato Napoli della stazione di Amorosi, L. 1780.

Sistemazione del piazzale della fermata dell'Aspio con l'impianto di un pozzo tubolare con pompa a mano lungo la linea Ancona Foggia, L. 1020.

Impianto di un binario tronco a ricovero dei carri spartineve nella stazione di Campobasso, L. 1300.

Transazione con la Ditta Fratelli Angelini per la definizione di una causa da essa promossa contro l'Amministrazione ferroviaria in conseguenza dei lavori eseguiti per l'ampliamento della stazione di Carsoli sulla linea Roma-Sulmona, L. 260.

Applicazione di apparecchi elettrici di controllo a correnti invertite al disco verso Lecce della stazione di Brindisi ed impianto di una comunicazione telefonica fra il fabbricato viaggiatori ed il posto di manovra del disco medesimo, L. 1650.

Impianto di binarii e costruzione di capanne, nonchè di un fabbricato ad uso officina pel rialzo veicoli nella stazione di Mestre, L. 48,700.

Sgombro di materie franate fra i km. 372 e 374 della linea Bologna-Otranto, L. 5000.

Consolidamento di un tratto di rilevato al km. 140.865 della linea Pescara-Aquila-Terni, L. 7700.

Impianto di una fontana d'acqua potabile e del servizio d'acqua alle latrine isolate della stazione di Tolentino sulla linea Porto Civitanova Albacina, L. 1000.

Impianto di una sagoma limite nella stazione di S. Ilario sulla linea Piacenza-Bologna, L. 170.

Rete Sicula:

Spostamento di binarii allo scopo di accedere al deposito del carbone nella stazione centrale di Palermo, L. 3632.

Impianto del telegrafo nella stazione di S. Giorgio e conseguente impianto di un secondo apparato telegrafico a Patti, L. 235.

Impegno suppletivo per l'impianto dell'illuminazione elettrica nella stazione di Catania, L. 5265.

><

Derivazione d'acque pubbliche.

La Ditta B. Coltorti e Figli, di Belfiore (Foligno), ha presentato il progetto e la domanda di concessione onde derivare acqua dal fiume Menotre, allo scopo di ottenere la forza necessaria per l'impianto di una cartiera.

Il fiume verrebbe sbarrato con una diga in muratura per portare, a mezzo di un canale di presa, l'acqua ai motori, e quindi per mezzo di un canale di scarico, in galleria, lungo 350 metri, l'acqua verrebbe immessa nuovamente nell'alveo del fiume, regolando e coordinando la derivazione in maniera che non verrebbero menomamente danneggiati gli altri aventi diritto, nè verrebbe per nulla cambiato il regime del fiume.

Dagli studi fatti, dalle livellazioni eseguite sul luogo, dalle misurazioni d'acqua già valutate, si è potuto rilevare che, mediante le opere progettate, la potenzialità della derivazione potrà valutarsi con una caduta teorica di m. 5.27 e per una portata del fiume in mc. 0,800 al minuto secondo.

I canali, tanto d'arrivo che di scarico, sono stati calcolati per una portata molto maggiore della magra, ed anche in circostanze di piena, il livello d'acqua nella diga può regolarsi a mezzo d'una paratoia che, costituendo in quella una bocca o battente, può dare sfogo ad una variabile quantità d'acqua riversandola nel letto sottostante del fiume, equilibrando in certo qual modo i livelli normali nei canali di presa ed in quello di scarico, e impedendo così l'elevarsi del pelo d'acqua al disopra della diga, da dove l'eccesso, come in uno sfioratore, verrebbe pure a riversarsi nell'alveo del fiume stesso.

— I signori fratelli Bassotto e Ubertalli e il signor Carlo Regis, di Novara, hanno presentato il progetto e la domanda intesa ad ottenere la rinnovazione della derivazione d'acqua a sponda destra del fiume Sessera, in territorio di Portula, e della derivazione a sponda sinistra in territorio di Coggiola, allo scopo di ottenere forza motrice per dar moto ai loro opifici destinati all'industria laniera e alla tessitura meccanica, nonchè ad un molino a cilindri.

— Il signor Carlo Visetti, di Torino, ha presentato il progetto e la domanda per derivazione d'acqua dal torrente Chisone, in territorio di San Secondo (Pinerolo), allo scopo di produrre, mediante la portata di litri tre mila e due motori idraulici dei più perfezionati, la forza di cavalli teorici 436, da utilizzarsi sul luogo, oppure da trasportarsi a distanza per mezzo della trasformazione in energia elettrica per servizio d'illuminazione e forza motrice, con vantaggio dello sviluppo industriale di quella regione.

Il tracciamento del canale viene effettuato sulla riva del Chisone, in galleria, ed in terreno stabile. La restituzione viene proposta a monte del ponte di S. Martino, dove si vuole costrurre il salto di m. 8.47. La spesa per quest'opera viene preventivata in L. 200,000.

— La Ditta Alberto Marchi e C., di Sant'Antonino di Susa, ha presentato il progetto e la domanda per poter derivare in sponda destra della Dora Riparia, in territorio di Sant'Antonino ed a valle del nuovo edificio misuratore, costrutto dalla città di Torino, 50 moduli d'acqua, che, utilizzata con tre salti distinti, della complessiva altezza di m. 15.80, produrrebbe una forza nominale di HP 1053.33, da utilizzarsi in due stabilimenti che la Ditta costruirebbe, uno in territorio di Sant'Antonino e l'altro in quello della Chiusa di S. Michele. Siffatta derivazione servirebbe a scopo industriale. Per la costruzione del canale, espropriazioni, edifizi, macchinario e opere accessorie viene preventivata una spesa di L. 700,000.

><

Consiglio delle tariffe ferroviarie.

Ritenuta la convenienza che nel Consiglio delle tariffe ferroviarie, istituito con Regio Decreto 24 gennaio 1886, il Ministero del Tesoro abbia una più larga rappresentanza affinchè altri suoi delegati possano prender parte alle discussioni intorno alle tariffe delle Strade ferrate a maggior tutela degli interessi dell'erario che partecipa ai prodotti delle linee, — e che il Ministero delle Poste e dei Telegrafi vi sia rappresentato per la considerazione che nel Consiglio predetto occorre talvolta discutere sulle tariffe in servizio cumulativo ferroviario marittimo e quindi necessita che il Ministero cui spetta la sorveglianza di siffatto servizio, per quanto concerne la navigazione, abbia un proprio rappresentante, — il Ministero dei Lavori Pubblici ha chiesto il parere della competente Sezione del Consiglio di Stato se ritenesse che nulla ostasse ad un'aggiunta al predetto Decreto Reale del 24 gennaio 1886, nel senso di comprendere fra i membri componenti il detto Consiglio, l'Ispettore generale del Tesoro ed il Direttore-capo della Divisione seconda di quella Direzione Generale, nonchè il Capo di Divisione Ispettore superiore dei servizi marittimi presso il Mini-

stero delle Poste e dei Telegrafi. Ed il Consiglio di Stato avendo dato parere favorevole, si sta provvedendo per sottoporre alla firma sovrana la modificazione occorrente al più volte citato Decreto Reale.

><

Biglietti di abbonamento sulla ferrovia Palermo-Marsala-Trapani.

Ci informano da Palermo che la Direzione della Ferrovia Sicula-Occidentale Palermo-Marsala-Trapani nell'intento di assecondare il desiderio espresso dalla locale Camera di Commercio riferentesi alla istituzione su quelle Strade ferrate di un biglietto d'abbonamento speciale da fruirsi soltanto da coloro che hanno l'abbonamento sulla Rete Sicula, ha presentato alla sanzione del Ministero dei Lavori Pubblici la proposta di istituzione del seguente biglietto da rilasciarsi in congiunzione cogli abbonamenti speciali delle Strade ferrate della Sicilia; cioè: *semestrale*, prima classe L. 225, seconda classe L. 185; *annuale*, prima classe L. 345, seconda classe L. 265.

><

Sentenze di Cassazione e di Corte d'Appello.

La Cassazione di Firenze, in materia di *arbitrato*, ha sentenziato che per aversi la determinazione delle controversie compromesse ai sensi dell'art. 11 del Codice di procedura civile, non occorre una enumerazione particolareggiata delle singole questioni, bastando un'identificazione complessiva di esse.

><

Concorso per apparecchi enologici a Lendinara.

Ad iniziativa dell'Associazione Agraria dell'Alto Polesine avrà luogo in Lendinara, nei giorni 7, 8 e 9 settembre un concorso di apparecchi spandiconcimi e di attrezzi e prodotti enologici. E' stato disposto che le Società ferroviarie e quelle di navigazione, sovvenzionate, accordino le facilitazioni di viaggio e di trasporto ammesse dalla concessione speciale prima a favore degli espositori e giurati e degli attrezzi, apparecchi e prodotti enologici.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha dato il seguente parere su di un ricorso del Comune di Brembate di Sotto contro la Direzione Generale dei ponti e strade, in materia di strade comunali:

« Nè la decisione della Giunta provinciale amministrativa (in sede di tutela) nè l'ordinanza del Prefetto in materia di polizia stradale (art. 378 della legge sui Lavori Pubblici) hanno caratteri di provvedimenti definitivi; quindi il ricorso presentato contro di esse al Ministero deve considerarsi come ricorso gerarchico, Non può un Comune consentire che una strada comunale sia provvisoriamente chiusa al transito, per estrarne materiali dal sottosuolo, quando perdurino le ragioni che la rendono necessaria per l'uso pubblico, e perchè vi ostano le disposizioni dell'art. 28 della legge sui Lavori Pubblici, e 175, n. 8, di quella comunale e provinciale ».

— Lo stesso Consiglio di Stato ha espresso il seguente parere su di un ricorso Carnevali contro la Giunta provinciale amministrativa di Ancona in materia di strade vicinali:

« Non possono considerarsi opere di riparazione e conservazione di una strada vicinale, agli effetti dell'obbligo imposto agli utenti dall'art. 51 della legge sui Lavori Pubblici quelle concernenti l'allargamento della strada, che abbiano anche richiesto espropriazione di fondi. Non può dirsi costituito il Consorzio degli utenti se non sia intervenuta la deliberazione del Consiglio comunale richiesta dall'art. 54 della stessa legge; onde se le decisioni prese nelle riunioni degli utenti possono, ai termini del Codice civile, impegnare coloro che vi intervennero, nessuna efficacia possono avere di fronte a chi non prese parte alle deliberazioni, e dichiarò sempre di rifiutarvi il proprio consenso ».

><

Biglietti fra le stazioni della Nord-Milano e quelle della Milano-Varese-Laveno (Ferrovie Nord).

Con suo recente decreto il Ministro dei Lavori Pubblici ha approvato una proposta della Società delle Ferrovie Nord-Milano per modificazioni alla tariffa dei biglietti di corsa semplice, di andata e ritorno ed a serie fra la stazione Milano-Nord ed alcune stazioni della linea Milano-Varese-Laveno (Ferrovie Nord), ed alle norme e condizioni per l'uso dei biglietti a serie.

Colla suaccennata proposta, mercè la quale vengono apportate riduzioni di prezzi nei biglietti suddetti, la Direzione delle Ferrovie Nord-Milano tende a scongiurare fin dove è possibile i danni che derivano al suo traffico per la concorrenza che gli vien fatta dalla ferrovia elettrica Milano-Varese. Questo provvedimento fa seguito ad altri due, riguardanti riduzioni di prezzo sui biglietti di viaggio, attuati rispettivamente il 1° febbraio ed il 1° aprile u. s.

><

Biglietti andata e ritorno fra Genova ed Avenza.

Col giorno 16 del corrente mese saranno messi in distribuzione a Genova-Piazza Brignole i normali biglietti di andata e ritorno per Avenza.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

È in corso il provvedimento ministeriale col quale si approva il progetto della tariffa e delle condizioni per trasporti sul Lago di Garda che l'Impresa di Navigazione del Lago stesso intende ristampare con le modificazioni, soppressioni ed aggiunte da essa proposte ed approvate dal R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate.

— Siamo informati che fra le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico sono già state concordate le linee generali della nuova tariffa eccezionale pei trasporti dei concimi chimici e dei preparati anticrittogamici nell'interesse dell'agricoltura nazionale. Allo scopo di promuovere i detti trasporti il Governo accorderà l'abbuono del 20 per cento sulla propria quota di compartecipazione ai prodotti. La proposta formale per l'istituzione della nuova tariffa sarà quanto prima dalle predette Società ferroviarie sottoposta all'esame del Ministero dei Lavori Pubblici. Per quanto a noi risulta, sarebbe intendimento delle Società stesse e dell'Ispettorato ferroviario governativo di disporre le cose in modo che l'applicazione della tariffa medesima abbia luogo con criteri ispirati ad una certa larghezza.

— Di conformità al voto espresso dal Consiglio delle tariffe delle Strade Ferrate, nella sua adunanza del 19 dicembre u. s., in ordine ai provvedimenti da adottare per favorire il movimento di prodotti che per le condizioni in ispecie dei luoghi dove si trovano e per la lontananza dai centri di consumo riuscirebbero inutilizzati ove si applicassero ai trasporti di essi tariffe eccezionalmente ridotte, la Direzione generale delle Strade Ferrate Meridionali, presi accordi coll'Ispettorato governativo delle Ferrovie, ha presentato la proposta per l'at-

tuazione, a titolo d'esperimento, per la durata di due anni, della nuova tariffa eccezionale n. 1010, piccola velocità, applicabile in via di rimborso alle spedizioni di asfalto a vagone completo, in partenza da San Valentino Coramanico e destinato all'estero pei transiti di Chiasso, Peri, Pontebba e Cormons. La proposta trovasi in corso di esame presso i competenti Ministeri e fra breve sarà approvata.

Coll'attuazione della proposta medesima gli asfalti di San Valentino sugli Abruzzi, che sono di qualità ottima, potranno, con probabilità di vincere, lottare coi similiari prodotti dell'Alsazia e della Svizzera, sui mercati di Berlino, Norimberga e Monaco.

— Il Ministro dei Lavori Pubblici, d'accordo cogli altri Ministri interessati, ha approvato le seguenti proposte presentate dalla Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, relative a concessioni speciali di tariffa:

1) Proposta di concessione alla Ditta proprietaria della stearineria di Roma di effettuare i suoi trasporti di grassi animali, oli, acidi grassi, paraffina, sapone e soda comune a vagone completo, anche con carico misto, da Roma a Napoli, San Giovanni a Teduccio, Casalnuovo, Terzigno, Acerra o viceversa, coll'obbligo di un traffico minimo annuale di 600 tonn., al prezzo unico di L. 12.50 per tonnellata, tutto compreso, carico e scarico a cura e spese della ferrovia;

2) Proposta di concessione alla Cartiera italiana, sedente in Borgosesia, di effettuare i trasporti delle merci di sua produzione, nonchè dei materiali, materie prime, combustibili, ecc., mediante abbuono *à forfait* di L. 2000 se i trasporti raggiungeranno in un anno il quantitativo minimo di 25,000 tonnellate ed elevando proporzionalmente l'abbuono se il quantitativo raggiunga o superi le 30,000 tonnellate. La concessione avrà la durata di due anni ed 11 mesi decorrendi dal 1° agosto 1902;

3) Proposta di rinnovare per un altro anno, decorrente dal 1° luglio 1902, la concessione accordata alla Ditta Poggi e Astengo per trasporto di zolfo macinato e ramato, con alcune modificazioni ai patti della concessione precedente.

— Il Ministero dei Lavori Pubblici ha consentita la proroga fino al 30 settembre 1904 dell'estensione della serie *B* della tariffa locale n. 210, piccola velocità, ai trasporti di legname greggio, ecc., in partenza dalla stazione di Petina ed a quelli dello stesso legname in destinazione di Gallipoli.

— Ci consta che il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, nell'interessare la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ad attuare al più presto il provvedimento concernente l'estensione della tariffa locale R. M., n. 401, alle spedizioni in partenza dalla stazione di Bagni di Lucca, l'ha pregata d'iniziare altresì le pratiche coll'Adriatica e colle ferrovie estere per ammettere la stazione medesima alle tariffe eccezionali dei servizi internazionali pei trasporti di marmo destinati all'estero.

— Il Ministro dei Lavori Pubblici, d'accordo cogli altri Ministri interessati, ha consentito che i ribassi per i trasporti di agrumi, di cui ai punti n. 208 e 215 rispettivamente della 64ª e 65ª appendice alle tariffe, siano prorogati in via di esperimento di un anno a decorrere dal 1° ottobre p. v., in conformità di analoga proposta all'uopo presentata dalla Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Thiene-Rocchetta-Asiago. — Il Consiglio comunale di Roana ha deliberato di concorrere con altre 70,000 lire, oltre alle 150,000 già votate, alla costruzione della linea Thiene-Rocchetta-Asiago.

Si ritiene quindi che la costruzione di questa linea, che salirà a 1000 metri sul livello del mare e che importerà la spesa d'oltre un milione, potrà esser intrapresa fra breve.

Ferrovia Biella-Gattinara. — Il giorno 7 corrente ebbe luogo nell'aula del Consiglio comunale di Biella un'importante adunanza per la progettata ferrovia Biella-Gattinara.

Intervennero, fra gli altri, il senatore Badini, i deputati Pozzo, Rizzetti, Rondani, Rigola, consiglieri provinciali, i sindaci di tutti i Comuni interessati.

Presiedette la riunione il sindaco di Biella, ing. Corradino Sella.

Dopo animata e lunga discussione, l'assemblea approvò prima un ordine del giorno di plauso al Comitato promotore, confermandolo nella carica di Comitato esecutivo.

Poscia il sindaco Sella propose il seguente ordine del giorno, che fu approvato all'unanimità:

« L'assemblea, udita la relazione del Comitato promotore e degl'ingegneri progettisti Lanino e Manfredini per una ferrovia Biella-Cossato-Masserano-Roasio-Gattinara, riconosce la somma utilità per gl'interessi economici, industriali, commerciali del Biellese e delle altre finitime regioni interessate e conviene in massima nel tracciato proposto ».

Ferrovia elettrica Bergamo-Milano. — Si ha da Bergamo che è allo studio un grandioso progetto per una nuova ferrovia elettrica Bergamo-Milano. Pare che l'iniziativa incontri grandemente il favore delle popolazioni bergamasche e che i capitalisti locali dispongansi a fare buon viso alla sottoscrizione del capitale.

Ferrovia Massa-Castelnuovo-Garfagnana. — Fra breve si inizieranno i lavori di questa ferrovia privata per la quale il Governo ha concesso tre milioni di sussidio. La linea, lunga circa 25 chilometri, si stacca dalla ferrovia Massa-Forno e giunge a Castelnuovo Garfagnana mediante un tunnel perforato nel colle della Tambura, della lunghezza di 2000 metri.

Allacciamento stazioni Trastevere e Termini a Roma. — Nella riunione tenutasi il 31 luglio scorso, il Comitato per l'allacciamento delle stazioni di Trastevere-Termini, decise: di inviare ai senatori ed ai deputati un pro-memoria redatto dalla Commissione stessa in collaborazione con le Camere di Commercio di Roma e Civitavecchia. Nominò inoltre tre Commissioni: parlamentare, provinciale e comunale, composte rispettivamente dei deputati della provincia di Roma e degli on. Giusso, Pais-Serra, Gattorno; dei consiglieri provinciali Menotti Garibaldi, Arquati, Santucci, Annaratone, Canevari, Jacoucci, Ludovisi, Marucchi, Cristofari, De Filippi; dei consiglieri comunali Ferrari, Giuliani, Buttarelli, Franchetti, Torlonia, Casciani, Caretti, Ceccarelli e Doria-Pamphili.

Da ultimo fu stabilito di chiedere una nuova udienza, al Ministro dei Lavori Pubblici per sollecitare la soluzione pratica della questione.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° al 31 luglio 1902.* — Nella decade dal 21 al 31 luglio 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 4,439,945.22, con un aumento di L. 55,397.87 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° al 31 luglio 1902 si ragguaglia a L. 12,522,119 90, presentando un aumento di L. 444,707 06 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia francese in Cina. — Il *Daily Cronicle* pubblica un dispaccio da Hong-Kong dicente che la Francia è intenzionata di costruire una ferrovia fra Macao e Canton. Degli ufficiali francesi sbarcarono a Yeoti, ove issarono la bandiera francese, poscia fecero dei rilievi sul terreno, abbassando la bandiera a lavoro finito I francesi spiegano una grande attività nelle provincie di Canton e di Macao.

Ferrovie Bosniache. — Il giornale ufficiale austriaco promulga la legge nuovamente approvata dalle due Camere austriaca e ungherese, autorizzante il Governo a prolungare la ferrovia Budapest-Sarajevo fino alla frontiera del Sandjak di Novi-Bazar, con una diramazione su Vischegrad fino alla frontiera serba. Questa linea, destinata a riunire più tardi direttamente Budapest a Salonicco, sarà di un'importanza capitale per l'Austria-Ungheria.

Ferrovie della Serbia. — L'ingegnere capo delle ferrovie Serbe, Vulovits, ha elaborato un progetto per la costruzione di cinque ferrovie ridotte, della complessiva lunghezza di 500 chilometri, importanti una spesa di 20,600,000 franchi, senza concorso di capitale straniero. Esse verrebbero costruite in quattordici anni. Si sta formando un Comitato d'ingegneri, architetti e ricchi negozianti per i preliminari aventi per iscopo di preparare le basi della Società per azioni che dovrebbe sorgere per la costruzione delle ferrovie in parola.

Ferrovie Argentine. — Si stanno costituendo quattro Compagnie ferroviarie:

Ferrovia Centrale Argentina;
Id. Buenos-Ayres e Rosario;
Id, Cordoba e Rosario;
Id. della Provincia di Santa Fè.

Le tre prime sono inglesi e l'ultima francese.

Nell'anno 1901, gli azionisti delle Compagnie « Ferrovia Centrale-Argentina » e « Buenos-Ayres e Rosario » hanno deciso di funzionare e formare una sola ed unica Società, la di cui sede sarà a Londra. Non manca che l'approvazione del Governo argentino.

Notizie Diverse

Nuovo sistema per la pulizia delle rotaie dei tramways. — La Società Tramways-Unis di Londra ha ideato e messo in esercizio un veicolo automatico a motore elettrico, che, percorrendo tutte le linee, versa nelle rotaie una grande quantità di acqua. L'acqua è contenuta in un serbatoio a forma di parallelepipedo rettangolare, posto sulla vettura e situato abbastanza in alto, sì da concedere al liquido stesso una forte pressione. Il serbatoio è fatto a tramezzi, in modo che acquista rigidità sufficiente.

Sulla piattaforma del veicolo è collocata una leva che è destinata a chiudere o ad aprire la valvola, il cui diametro è di mm. 32, posta al fondo del serbatoio per la presa d'acqua.

L'acqua del serbatoio, mediante becco di distribuzione di mm. 12,50, è distribuita a due tubi, dai quali si versa potentemente nel solco della rotaia: si ha pertanto un nettamento rapido e completo.

Il serbatoio è protetto da un piccolo tetto, il quale si estende sulla piattaforma anteriore e sulla posteriore.

Da ultimo, su una delle due piattaforme, v'è un congegno speciale, che è destinato a spandere la sabbia sulla linea.

L'acqua è immessa nel serbatoio dall'alto.

Il traffico del Porto di Palermo. — In una recente relazione al suo Governo, il Console francese a Palermo dà conto del movimento commerciale di quel porto.

Premesso che il movimento generale si eleva alla cifra di L. 60,328,372, con una diminuzione di L. 5,337,289 in confronto al 1900, dovuta interamente alle minori esportazioni, il rapporto passa in rassegna le importazioni e le esportazioni dei vari paesi.

Gli Stati Uniti d'America importarono nel 1901 per L. 6,020,285, con un aumento di L. 2,087,277 in confronto al 1900.

La Francia importò per L. 959,948, con una diminuzione di L. 745,094, in confronto al 1900, e il rapporto nota che la Francia occupa in tutti i rami un posto secondario, salvo che per le seterie. « Ma, aggiunge, l'industria del Piemonte e della Lombardia fa in questo ramo così rapidi progressi che la nostra industria non tarderà a subirne le conseguenze ».

Per ciò che riguarda le esportazioni, i paesi maggiori compratori a Palermo, sono gli Stati Uniti per L. 8,550,174, l'Inghilterra per L. 7,153,414, l'Austria-Ungheria per lire 6,563,365, la Francia per L. 4,150,516 e la Germania per L. 1,908.059. Gli acquisti dell'Inghilterra, degli Stati Uniti e della Francia sono in aumento in confronto al 1900, quelli della Francia specialmente per la somma di lire 1,336,637. Gli acquisti dell'Austria-Ungheria sono invece in diminuzione per L. 5,834,655, e in diminuzione pure quelli della Germania.

Circa l'esportazione degli agrumi, il rapporto nota come essa sia inferiore a quella del 1900, e che ciò dipende dal fatto che gli stock dell'America si chiudono per Palermo di mano in mano che i prodotti della California prendono un maggiore sviluppo, talchè giungerà certo il momento in cui i coltivatori siciliani saranno obbligati a cercare per le loro terre una coltura più intensiva.

Circa la navigazione del porto di Palermo il Console, dopo aver notato con compiacimento i progressi fatti dalla bandiera francese, scrive che dipende solo dall'iniziativa delle Compagnie di navigazione francesi di prendere uno sviluppo ancora più importante.

La locomotiva di Stephenson. — Dopo 80 anni di servizio continuo, è stata messa in istato di riposo la più vecchia locomotiva del mondo, costrutta da Giorgio Stephenson. Sarà conservata come un oggetto di valore al museo di Durham-College a Newcastle. Mercè le riparazioni eseguitevi nel corso del tempo, la macchina potè prestare un servizio ininterrotto. Era capace di trascinare un treno di 120 tonnellate, con una velocità di 16 chilometri all'ora su via piana, e di 7 chilometri in salita.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

R. Prefettura di Reggio Calabria (18 agosto, ore 10). — Appalto del servizio dei trasporti carcerari nella provincia, dal 1° gennaio 1903 al 31 dicembre 1907, per complessive L. 150,000. Cauz. provv. L. 6000. Cauz. def. L. 15,000. Fatali da destinarsi.

R. Prefettura di Rovigo (18 agosto, ore 10). — Appalto del servizio dei trasporti carcerari nella provincia, dal 1° gennaio 1903 al 31 dicembre 1907, per complessive L. 15,000. Cauz. provv. L. 1000 e L. 600 per le spese. Cauz. def. L. 1500. Fatali da destinarsi. Documenti sino al 9 agosto, ore 12.

Municipio di Caccamo — Palermo (18 agosto, ore 12). — Appalto dei lavori di condottura per l'aumento delle acque potabili, per L. 64,200. Cauz. provv. L. 3850.

Municipio di S. Giorgio La Molara — Benevento (18 agosto, ore 10). — Appalto dei lavori di condottura forzata dell'acqua potabile delle sorgenti Forlito e Fabbricata nell'abitato di quel Comune, per L. 60,325, cioè L. 50,741.83 a base d'asta, e L. 9583.17

a disposizione dell'Amministrazione. Cauz. provv. L. 2000. Cauz. def. L. 5000. Consegna lavori 8 mesi. Fatali 5 settembre, ore 12.

R. Prefettura di Bari (18 agosto, ore 11, unico). — Appalto dei lavori di consolidamento alla scogliera esterna col molo Margherita ed impianto di colonne da ormeggio nell'interno del porto di Monopoli, per L. 30,000, delle quali L. 28,107.10 a base d'asta. Cauz. provv. L. 1500. Documenti 10 agosto.

R. Prefettura di Messina (18 agosto, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di consolidamento del tratto della strada nazionale n. 72, in contrada Ceraso, nel tronco da Passo Pisciaro a Sella Mandrazzi, per L. 20,500. Cauz. provv. L. 1000. Cauz. def. decimo. Ultimazione lavori 180 giorni. Documenti sino al 12 agosto.

Sottodirezione autonoma del Genio Militare di Maddalena (Cagliari) (18 agosto, ore 10). — Appalto dei lavori per la costruzione di un padiglione per alloggi di ufficiali addetti alle truppe destinate alla difesa dell'isola per L. 34,200. Consegna lavori 180 giorni. Dep. provv. L. 3420.

Municipio di Camisano — Cremona (19 agosto, ore 10, def.). — Appalto dei lavori per la costruzione del nuovo cimitero comunale, provv. agg. per L. 9973.19.

R. Prefettura di Napoli (19 agosto, ore 10, unico). — Appalto dei lavori occorrenti alla costruzione, nel porto di Napoli, di una stazione di disinfezione dei bagagli degli emigranti, per L. 87,483.12. Cauz. provv. L. 15,000. Consegna lavori 7 mesi. Offerte 18 agosto. Documenti 13 agosto.

Deputazione Provinciale di Bari (19 agosto, ore 11, unico). — Appalto dei lavori di costruzione dell'Istituto provinciale pei sordomuti in Molfetta, per L. 236,200, ivi comprese le impreviste. Cauz. provv. L. 5000. Cauz. def. L. 12,500.

R. Prefettura di Pavia (19 agosto, ore 10, un. def.). — Appalto per l'appalto dei lavori di ripristino della tratta inferiore della difesa frontale al Bettolino in destra di Po comprensorio idraulico di Corana Cervesiana fra gli stanti n. 11-13 in comune di Bastida de Dossi mediante imbottimento con materie di riporto e rivestimento con buzzoni a nucleo di ciottolo per l'estesa di metri 278 e per L. 91,480. Dep. provv. L. 4000. Consegna lavori 150 giorni. Docum. 10 agosto.

Direzioni del Genio Militare di Spezia, Firenze e Torino (20 agosto, ore 10, def.). — Appalto delle opere occorrenti alla costruzione di una tettoia per la conservazione dei legnami sulla spianata di S. Vito nel R. Arsenale di Spezia, per L. 12,000. Cauz. L. 1300. Deposito per spese 2 0[0. Consegna lavori 90 giorni. Risultati d'asta 25 agosto, ore 10.

Direzione del Genio Militare di Milano (20 agosto, ore 10). — Appalto dei lavori di restauro dei tetti della Caserma S. Francesco in Milano per L. 8000. Cauz. L. 800. Consegna lavori 90 giorni. Docum. 16 agosto.

Amministrazione Provinciale di Cosenza (20 agosto, ore 11, unico defin.). — Appalto delle opere e provviste occorrenti, durante un sessennio, con decorrenza dal 1° aprile 1902, alla strada provinciale di serie Rossano-Longobucco, della lunghezza di m. 41,917, esclusa la traversa di Rossano, per annue L. 17,028.26. Documenti 15 agosto. Dep. provv. L. 4000.

Amministrazione Provinciale di Cosenza (21 agosto, ore 11, unico). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per eseguire in via d'urgenza le necessarie riparazioni al ponte Pagliarella, lungo la strada ex-militare, tronco Rota Greca Lattarico, nonchè la costruzione di una travata metallica in ferro di luce libera metri 8, da sostituirsi a quella in legno, per L. 9275.15. Cauz. provv. L. 930. Offerte 20 agosto. Documenti 18 agosto.

Municipio di Pisa (23 agosto, ore 15, def.). — Appalto dei lavori per la costruzione di fabbricati per i macelli pubblici, e cioè: macello bovino, fabbricato uffici; completamento del riempito massicciate, ecc.; fognatura acque chiare; fabbricato egresso e scarico rifiuti, per L. 175,500. Cauz. provv. L. 9000. Cauz. def. L. 18,000. Dep. spese L. 1000.

Sotto-direzione autonoma del Genio Militare di Maddalena — Cagliari (25 agosto, ore 10, def.). — Appalto dei lavori per la costruzione in Maddalena di una cisterna per acqua potabile presso la locale casesma di fanteria a Cala Chiesa, per L. 5800. Cauzione provv. L. 580. Consegna lavori 100 giorni.

Prefettura di Padova (27 agosto, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di costruzione della banca in drizzagno rivoltante a sinistra d'Adige, di m. 720, in Comune di Cavarzere, per L. 15,200. Cauz. L. 1000 e L. 800 per le spese. Documenti sino al 18 agosto.

R. Prefettura di Bergamo (28 agosto, ore 11). — Appalto del servizio di trasporto dei detenuti, corpi di reato e della forza armata di scorta nelle traduzioni sulle strade ordinarie della provincia per 5 anni e per complessive L. 12,000. Cauz. provv. L. 2200. Cauz. def. L. 4200. Deposito per spese L. 420. Fatali 11 settembre, ore 12.

R. Prefettura di Firenze (28 agosto, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di completamento dell'argine sinistro di Arno nei pressi dell'abitato di Brucianesi fra il fosso degli Alberelli e la strada provinciale Firenze-Pisa fra i tratti insommergibili della strada stessa, per L. 12,542.72. Cauz. L. 600. Documenti 18 agosto.

R. Prefettura di Venezia (29 agosto, ore 10). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti all'esecuzione dei lavori e delle somministrazioni occorrenti alla manutenzione delle dighe del porto del Lido (Venezia) durante il sessennio 1902-1908, per complessive L. 624,000. Cauz. provv. L. 25,000. Fatali, senza ulteriore avviso, 4 settembre, ore 22. Documenti 22 agosto.

R. Prefettura di Brescia (30 agosto, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di sistemazione del tratto della strada nazionale n. 16, tra la Sanetella del cimitero di Anfo ed il ponte sul torrente Re, lungo il tronco da Barghe al Caffaro, per L. 32,000, di cui lire 13,103 84 a base d'asta ed il resto a disposizione. Cauz. L. 1000. Ultimazione 60 giorni. Documenti sino alle ore 16 del 20 agosto.

R. Prefettura di Cosenza (6 settembre, ore 10, def.). — Appalto delle opere e provviste per la ricostruzione del ponte sul corso d'acqua denominato 3° Tiro, mediante l'esecuzione di un manufatto in calcestruzzo di cemento a sesto ribassato avente luce m. 6.50, in sostituzione dell'esistente ponte in legname posto lungo il tronco da Ponte Lao alla stazione di Spezzado Castrovillari, detta nazionale delle Calabrie, n. 57, a circa un chilometro dalla detta staziona, per L. 8627.34. Cauz. provv. L. 500. Consegna lavori 4 mesi. Documenti 28 agosto.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Generale R. Arsenali di Spezia e Napoli (12 agosto, ore 11, definitiva). — Appalto della fabbricazione di tonn. 116 di ferro fino con materiale da provvedersi dalla R. Marina per complessive L. 22,040 da consegnarsi nei R. Arsenali di Spezia, Napoli e Venezia. Risultati d'asta 16 agosto. Fatali 1° settembre, ore 12. Cauz. L. 2200.

Id. id. di Spezia, Napoli e Venezia (20 agosto, ore 11). — Appalto della fornitura alla R. Marina di chiodi, chiodetti e pernotti di ferro, per complessive L. 40,417 in due lotti, e cioè: 1° per lire 22,292, 2° per lire 18,125, da consegnarsi nei RR. Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia, Taranto e nel R. Cantiere di Castellammare. Risultati d'asta 25 agosto, ore 11. Fatali 11 settembre, ore 12. Deposito provvisorio 1° lotto L. 2230, 2° L. 1820.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		Agosto 2	Agosto 9
Azioni Ferrovie Biella	L.	536	536
» » Mediterranee	»	444	438
» » Meridionali	»	647.50	644
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	»	388	395
» » » (2ª »)	»	370	380
» » Secondarie Sarde	»	226	226
» » Sicule	»	654	654
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e			
» » Sicule A. B. C. D.	»	338.50	338
» » Cuneo 3 0[0	»	357	357
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1[2 %	»	100	100
» » Mediterranee 4 0[0	»	504	503
» » Meridionali	»	335.50	335.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	»	321	321
» » » 2ª emiss.	»	313	314.50
» » Sarde, serie A	»	336	336
» » » serie B	»	336	336
» » » 1879	»	336	336
» » Savona	»	356	356
» » Secondarie Sarde	»	502.25	503
» » Sicule 4 0[0 oro	»	511	515.50
» » Tirreno	»	502	507
» » Vittorio Emanuele	»	364	365

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1902-1903. — *Dal 21 al 31 Luglio 1902.* — *3ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	4760	4737	+ 23	1028	1033	— 5
Media.	4760	4737	+ 23	1028	1033	— 5
Viaggiatori	1,792,411.12	1,770,507.29	+ 21,903.83	92,948.22	91,973.07	+ 975.15
Bagagli e cani. . . .	61,549.40	59,666.59	+ 1,882.81	2,745.45	2,502.56	+ 242.89
Merci a G.V. e P.V. acc.	379,815.01	372,819.09	+ 6,995.92	14,102.24	13,806.19	+ 296.05
Merci a P. V. . . .	2,014,624.91	1,992,996.95	+ 21,627.96	81,748.87	80,275.61	+ 1,473.26
TOTALE .	4,248,400.44	4,195,989.92	+ 52,410.52	191,544.78	188,557.43	+ 2,987.35
Prodotti *dal 1° al 31 Luglio 1902.*						
Viaggiatori	4,852,832.62	4,722,778.26	+ 130,054.36	248,539.66	245,067.59	+ 3,472.07
Bagagli e cani. . . .	182,628.24	178,839.82	+ 3,788.42	7,816.69	7,493.98	+ 322.71
Merci a G.V. e P. V. acc.	1,097,869.32	1,063,629.98	+ 34,239.34	41,876.92	39,455.46	+ 2,421.46
Merci a P. V. . . .	5,851,910.71	5,594,868.07	+ 257,042.64	238,645.74	225,279.68	+ 13,366.06
TOTALE .	11,985,240.89	11,560,116.13	+ 425,124.76	536,879.01	517,296.71	+ 19,582.30
Prodotto per chilometro.						
della decade	892.52	885.79	+ 6.73	186.33	182.53	+ 3.80
riassuntivo	2,517.91	2,440.39	+ 77.52	522.26	500.77	+ 21.49

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

BIGLIETTI SEMPLICI

(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	Londra (2) 1a classe	Londra (2) 2a classe	Parigi (3) 1a classe	Parigi (3) 2a classe
Via Moncenisio				
Torino (via Calais e via Boulogne)	162 05	111 30	90 75	61 60
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05
Via Genova				
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05
Via Bologna				
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO

Stazioni	Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra 2a classe	Londra validità	Parigi (5) 1a classe	Parigi 2a classe	Parigi validità
Torino	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Livorno	—	—	—			
Firenze	—	—	—			
Roma	—	—	—			
Napoli	—	—	6 mesi (**)			
Firenze (via Bologna)	—	—	—			
Roma (via Bologna)	—	—	—			
Brindisi via Napoli	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog.	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a,2a,3a classe	1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a, 2a e 3a classe	1a, 2a e 3a classe	Treno lusso PENINSULAR-EXPRESS part. da Londra il venerdì
				(*)		(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	—			11 — a.		—		—
Douvres . . . . —	11 05 a.			1 — p.		11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
	(F) W.R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 30 p.		3 — p.		1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.						2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.						2 31 a.		
Folkestone . . . Par.			11 50 a.		4 10 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime o. E. oc. Arr.			1 30 p.		5 50 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.			1 34 p.		5 54 p.			
					(F) W.R.			
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.			2 10 p.		6 17 p.			
Boulogne Central Arr.		2 12 p.	2 15 p.		6 22 p.			
Boulogne Central Par.		2 25 p.			6 25 p.			
Amiens (Buffet) Arr.		4 12 p.		5 16 p.	—	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.		4 17 p.		5 21 p.	—	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.	6 05 p.		6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		Per la grande cintura
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	—	6 33 p.		7 58 p.	9 21 p.	7 03 a.		
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	7 16 p.		8 42 p.	10 01 p.	7 43 a.		
	1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)		1a 2a cl.	1a 2a cl.	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	9 35 p.	10 20 p.	10 30 p.	9 20 a.	2 — p.	
Dijon . . . . Arr.	12 18 p.	1 31 a.	2 16 a.	2 48 a.	3 40 a.	2 17 p.	7 08 p.	9 35 a.
Evian . . . . . —	1 14 p.	8 27 a.	—	—	1 14 p.	10 48 p.	—	—
Genève . . . . —	10 45 a.	—	7 51 a.	—	11 16 a.	7 33 p.	—	—
Chamonix . . . . . . —	6 21 p.	10 49 a.	—	—	6 21 p.	—	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	9 05 a.	6 12 a.	—	7 01 a.	10 19 a.	7 01 p.	12 23 a.	1 46 p.
Chambéry . . . . . —	9 37 a.	6 41 a.	—	7 25 a.	10 55 a.	7 35 p.	12 47 a.	2 06 p.
Modane . . . . —	1 46 p.	—	—	10 02 a.	8 04 p.	—	3 34 a.	4 51 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	18 55	—	—	14 22	4 55	—	8 20 a.	21 16
Torino . . . . Par.	20 —	—	—	14 50	6 45	—	8 45	Sleeping-cars con Dining-car
Novara . . . . . . Arr.	21 56	—	—	16 47	9 14	—	10 55	
Milano . . . . . . Arr.	23 05	—	—	17 45	10 15	—	12 6	
Venezia . . . . . . Arr.	—	—	—	23 30	—	—	18 45	
Torino . . . . Par.	20 05	—	—	15 —	5 25	—	8 40	
Genova . . . . . . Arr.	23 20	—	—	18 25	8 45	—	12 —	
San-Remo . . . —	5 45	—	—	23 33	—	—	16 44	
Pisa . . . . —	3 20	—	—	23 25	12 35	—	17 —	
Firenze . . . . —	7 15	—	—	1 20	17 28	—	19 15	
Livorno . . . . —	5 36	—	—	0 7	15 5	—	18 —	
Roma . . . . —	10 10	—	—	7 —	19 15	—	23 43	
Napoli . . . . —	18 35	—	—	13 36	0 35	—	7 —	
Brindisi . . . . . . —	—	—	—	8 16	—	—	18 7	
Torino . . . . Par.	20 05	—	—	—	—	—	8 40	21 30
Alessandria . . . . Arr.	21 32	—	—	—	—	—	10 18	22 59
Bologna . . . . —	2 31	—	—	—	—	—	14 50	3 01
Ancona . . . . —	7 13	—	—	—	—	—	23 —	6 40
Brindisi . . . . —	21 48	—	—	—	—	—	10 59	17 20
Firenze . . . . —	6 34	—	—	—	—	—	18 3	Arrive a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	13 10	—	—	—	—	—	23 25	
Napoli . . . . . . Arr.	18 35	—	—	—	—	—	7 —	

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . Par.	8 50	—	—	15 5	Lusso	—	—
Roma . . . . —	14 30	—	—	23 10	—	—	—
Firenze . . . . —	21 10	—	—	6 10	—	—	—
Brindisi . . . . —	7 —	—	—	17 33	—	—	—
Ancona . . . . —	20 25	—	—	5 35	—	—	—
Bologna . . . . —	1 35	—	—	10 30	—	10 30	—
Alessandria . . . . . —	7 15	—	14 20	17 10	—	21 55	—
Torino . . . . Arr.	9 2	—	16 05	19 10	—	23 35	—
Brindisi . . . . . . Par.	—	—	18 35	—	—	9 42	—
Napoli . . . . —	8 50	—	15 50	—	—	23 15	—
Roma . . . . —	14 50	—	21 —	—	14 20	8 15	—
Livorno . . . . —	21 6	—	2 —	8 30	19 25	13 15	—
Firenze . . . . —	19 35	—	21 5	7 15	17 30	12 10	—
Pisa . . . . —	23 15	—	3 5	9 8	20 45	15 —	—
San Remo . . . —	18 32	—	1 45	8 9	—	14 15	—
Genova . . . . —	3 5	—	7 5	14 55	0 35	20 —	—
Torino . . . . Arr.	7 —	—	10 25	19 10	4 50	23 35	—
Venezia . . . . . . Par.	—	—	—	8 45	—	14 —	—
Milano . . . . Par.	—	—	7 5	16 —	—	20 15	—
Novara . . . . —	—	—	8 7	17 1	—	21 15	—
Torino . . . . Arr.	—	—	10 20	19 5	—	23 10	—
	(D)						
Torino . . . . Par.	7 45	—	13 30	19 30	—	—	24 —
Modane (ora franc.) . —	11 40 a.	—	5 45 p.	10 22 p.	—	—	3 20 a.
Chambéry . . . . . . —	3 8 p.	—	9 15 p.	12 36 a.	—	6 46 a.	5 57 a.
Aix-les-Bains . . . . —	3 43 p.	—	9 47 p.	12 59 a.	—	7 18 a.	6 20 a.
Chamonix . . . . . . —	7 40 a.	—	4 20 p.	—	—	—	—
Evian . . . . . —	12 37 p.	—	7 22 p.	—	—	4 8 a.	—
Genève . . . . —	1 50 p.	—	7 35 p.	9 28 p.	—	5 55 a.	8 27 a.
	1a cl.						
Dijon . . . . —	11 37 p.	—	2 39 a.	5 22 a.	—	1 25 p.	11 33 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	5 — a.	—	7 23 a.	9 41 a.	—	6 21 p.	5 15 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 11 a.		—	10 19 a.	—	6 50 p.	
Paris-Nord Arr.	7 52 a.		—	11 4 a.	—	7 42 p.	
	1a,2a,3a	1a 2a cl.	(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl. W.R.(A)		Pranzo 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	8 15 a.	—	9 45 a.	11 35 a.	—	9 — p.	
Amiens (Buffet) Arr.	9 52 a.	—		1 — p.	—	10 46 p.	
Amiens (Buffet) Par.	9 57 a.	—		1 4 p.	—	10 51 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	11 28 a.	—			—		
Boulogne (Buffet) Central Par.	11 30 a.	11 40 a.			—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.	11 35 a.	—			—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.	11 50 a.	—			—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora E. oc. Par.	11 46 a.	—			—		
Folkestone . . . Par.	2 — p.	—			—		
Boulogne-Tintelleries Arr.		11 44 a.			—	12 31 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.		11 46 a.			—	12 33 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.		12 27 p.		2 55 p.	—	1 12 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.		12 35 p.	1 5 p.	3 01 p.	—	1 21 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.		1 20 p.		3 19 p.	—	1 39 a.	
Calais Maritime ora Eur. occ. Par.		1 16 p.		3 15 p.	—	1 35 a.	
Douvres . . . . —		3 5 p.		5 15 p.	—	3 40 a.	
Londres Victoria . Arr.		—		7 — p.	—	—	
Londres Ch.-Cross . Arr.	3 45 p.	4 55 p.		—	—	5 40 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori*. — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — *Vetture dirette da Boulogne verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Boulogne a Milano e Venezia col treno che parte da Boulogne alle 6.17 p. e da Parigi-Lione alle 10.20 ant. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Calais col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 11.35 ant. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino.

TORINO, 1902 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2.

G. Pastore Dirett. Propr. Responsabile

ANNO XXXV. Sabato, 16 Agosto 1902 NUM. 33.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

FERROVIE DEL MEDITERRANEO

STATISTICA DELL'ESERCIZIO PER IL 1900

PARTE II. — STATISTICA DEL TRAFFICO.

Dalla Parte II (statistica del traffico), pubblicata testè, stralciamo i dati più interessanti e riassuntivi.

TRAFFICO DELLA RETE.

VIAGGIATORI.

(*esclusi i trasporti in servizio ed a rimborso di spesa*).

I viaggiatori furono in totale, a *tariffa intiera*, 10,206,882, dei quali 468,527 in prima classe, 2,045,147 in seconda classe, 7,643,305 in terza classe, 40,903 in quarta classe.

Il *percorso complessivo* fu di chilometri 505,022,572 ed il *prodotto* di L. 29,846,834.

I viaggiatori con biglietti di *andata e ritorno* furono in totale 13,988,632 con una percorrenza di km. 404,433,763 ed un prodotto di L. 15,206,710.

Complessivamente, compresi gli altri viaggiatori con biglietti di riduzione, circolari combinati e combinati di andata e ritorno, ad itinerario combinabile, i *viaggiatori nell'esercizio 1900* furono 26,745,330 e diedero un prodotto di L. 50,429,264.

TRASPORTI A GRANDE VELOCITÀ.

I *bagagli e i cani* diedero un prodotto di L. 2,886,962.

I *pacchi ferroviari*, in numero di 888,045 fruttarono L. 796,874.

Le *merci a carro completo*, L. 84,217 e gli *altri trasporti*, L. 7,795,123.

Il totale del prodotto della grande velocità ammonta quindi a 11,563,176 lire.

TRASPORTI a P. V. E P. V. ACCELERATA.

Il totale del prodotto dei trasporti a P. V. ammonta a lire 67,769,243 e quello della P. V. accelerata a lire 5,460,256.

RIASSUNTO GENERALE DEI TRASPORTI.

Viaggiatori	Lire	57,586,414
Convogli speciali.	»	44,988
Bagagli, giornali, campioni e cani . .	»	2,834,612
Merci a Grande velocità	»	7,733,351
» Piccola velocità accelerata. .	»	3,326,602
» Piccola velocità	»	67,199,208
Pacchi ferroviari	»	777,133
Bestiame	»	2,024,142
Introiti diversi	»	7,812,502
Totale generale del prodotto . . .	Lire	149,238,952

PRODOTTI PER LINEA.

Registriamo soltanto le linee che hanno dato un prodotto superiore alle 300,000 lire.

Indicazione delle linee	PRODOTTO Totale	per chilometro	per chilometro percorso dai treni
Modana al Confine Francese .	445,888	37,157	4.88
Confine Francese-Torino . . .	3,660,163	38,938	5.03
Torino-Alessandria	5,592,250	61,453	5.09
Torino-Torre Pellice con diramazione Barge	798,658	11,745	3.15
Torino-Cuneo - Ventimiglia (Vievola).	1,195,198	9,717	2.94
Airasca-Cuneo con diramazione da Savigliano a Saluzzo e da Moretta a Cavallermaggiore .	442,679	4,472	1,71
Cavallermaggiore-Alessandria .	1,445,484	14,750	3.42
Torino-Savona Marittima . .	4,807,616	32,484	5.15
Cuneo-Bastia	427,313	11,519	4.24
Alessandria-Savona Marittima .	1,597,427	14,929	3.16
Castagnole-Asti-Mortara . . .	1,207,625	12,847	3.74
Torino-Milano	9,292,489	61,950	6.27
Chivasso-Aosta	1,058,291	10,583	2.87
Chivasso-Casale	677,636	13,829	4.32
Vercelli-Valenza.	800,381	19,057	4.56
Vercelli-Mortara-Stradella. . .	1,122,245	12,753	3.38
Novara-Varallo	603,367	10,970	3.54
Novara-Domodossola	1,375,985	15,289	3.65
Alessandria-Mortara	2,557,849	59,485	5.06
Mortara-Luino	2,639,506	28,690	3.92
Luino-Pino Confine.	551,175	36,745	6.01

Indicazione delle linee	PRODOTTO Totale	per chilometro	per chilometro percorso dai treni
Novara-Arona	351,179	9,491	3.25
Milano-Laveno con diramazione a Varese ed Arona	2,670,922	22,635	3.80
Milano-Chiasso	4,683,118	90,060	5.05
Milano-Mortara	2,225,303	42,794	5.98
Milano-Novi con diramazione a Rogoredo-Milano P. Sempione	11,950,101	110,649	8.40
Alessandria-Piacenza	3,094,104	31,898	4.65
Piacenza-Parma	947,414	16,335	9.38
Alessandria-Novi	2,087,244	94,875	5.81
Novi-Genova e Succursale dei Giovi con diramazione agli Scali	14,293,380	166,202	8.34
Genova e Scali-Ventimiglia Stazione con diramazione allo Scalo di Savona	6,652,284	41,063	5.13
Ventimiglia Stazione al Confine	366,114	45,764	4.18
Genova e Scali-Ovada-Asti	2,911,129	25,762	5.06
Genova e Scali-Pisa Centrale con diramaz. allo Scalo di Spezia	11,230,820	64,545	5.62
Parma-Spezia e Scalo con diramazione S. Stefano di Magra-Sarzana	2,647,107	20,681	3.68
Viareggio-Lucca	331,525	14,414	5.66
Pisa-Livorno Marittima	807,921	40,396	5.17
Pisa-Firenze	3,503,288	44,345	5.92
Pisa-Roma Termini con diramazione Colle Salvetti-Livorno Marittima e Roma S. Paolo-Roma Trastevere	11,139,652	31,057	4.11
Asciano-Grosseto	536,721	5,533	2.40
Empoli-Chiusi	1,790,875	11,782	2.64
Roma Termini-Palestrina-Napoli e Porto	11,476,533	45,362	6.09
Roma-Velletri-Terracina con diramazione Velletri-Segni Paliano	777,387	5,361	1.95
Cancello-Benevento con diramazione Codola-Nocera	1,328,475	12,188	2.80
Avellino-Rocchetta S. Antonio	398,732	3,351	1.17
Napoli Gragnano con diramazione Napoli Porto, Torre Annunziata Porto e Castellamare Porto	704,059	16,763	3.81
Caserta-Torre Annunziata con diramazione al Porto	368,796	8,195	2.63
Napoli-Battipaglia con diramazione Napoli Porto e Torre Annunziata Porto	3,551,910	45,537	5.75
Battipaglia-Brindisi e Porto	2,573,204	8,160	2.66
Battipaglia-Reggio e Porto	3,284,628	8,150	2.35
Sibari-Nocera Tirinese (Pietrafitta)	364,212	4,669	2.14
Catanzaro M.-S. Eufemia	347,879	7,402	2.26
Metaponto-Reggio e Porto	2,105,135	4,862	1.88
Linee in esercizio speciale.			
Roma-Ronciglione-Viterbo	696,708	7,183	2.90
Roma-Albano-Nettuno	727,205	10,854	2.91

PRODOTTI PER STAZIONE.

Diamo qui di seguito i prodotti di quelle stazioni della Rete che nell'esercizio 1900 hanno introitato più di lire 500,000.

Alessandria	Lire	1,426,362.54
Asti	»	934,196.96
Busto Arsizio	»	542,550.82
Casale Monferrato	»	645,218.58
Chiasso	»	757,112.78
Civitavecchia	»	645,595.60
Cuneo	»	542,008.89
Firenze (Agenzia Cesaroni)	»	122,149.93
Firenze P. al Prato	»	825,727.54
Firenze S. M. Novella	»	933,192.84
Genova (Agenzia di città)	»	22,099.35
Genova (Agenzia Gondrand)	»	388,160.76
Genova (Hôtel des Etrangers)	»	26,645.70
Genova P. Brignole	Lire	1,339,590.01
Genova P. Caricamento	»	1,467,866.03
Genova P. Principe	»	3,911,214.87
Genova P. P. (Agenzia dog.)	»	2,098.20
Genova Principe (Scalo)	»	755,146.56
Genova Porto (Ponte Fed. G.)	»	66,684.08
Legnano	»	546,734.18
Livorno Marittima	»	572,230.02
Livorno Toscana	»	1,130,340.70
Luino	»	625,623.59
Milano (Agenzie Gondrand)	»	702,047.09
Milano Centrale	»	4,457,925.38
Milano Centrale (Ag. dog.)	»	1,274.10
Milano Hôtel Cavour	»	27,461.88
Milano Hôtel de la Ville	»	38,895.62
Milano Soc. Wagons-Lits	»	92,507.00
Milano P. Garibaldi	»	3,083,849.02
Milano P. G. (Agenzia dog)	»	10,021.95
Milano P. Romana	»	619,364.66
Milano P. Ticinese	»	1,615,344.45
Monza	»	807,785.13
Napoli	»	4,418,603.43
Napoli (Agenzie Grimaldi)	»	834,089.43
Napoli (Scalo Marittimo)	»	364,491.18
Novara	»	1,279,925.23
Parma	»	631,424.76
Pavia	»	661,345.82
Pisa Centrale	»	1,038,360.75
Pisa P. Fiorentina	»	178,099.52
Pisa P. Nuova	»	72,270.03
Roma (Agenzia Carfagnini)	»	10,132.82
Roma (Agenzia di città)	»	219,319.93
Roma (Agenzia internazion.)	»	1,119,772.98
Roma (Ag. Piazza Venezia)	»	3,092.97
Roma S. Paolo	»	69,540.78
Roma (Società vagoni-letto)	»	103,174.82
Roma Termini	»	4,618,054.43
Roma Trastevere	»	643,624.68
Roma Tuscolana	»	49,043.22
S. Benigno Calate	»	4,790,455.83
Santa Limbania	»	4,109,883.98
S. Pier d'Arena	»	1,374,967.71
S. Remo	»	586,643.99
Salerno	»	548,383.47
Savona Letimbro	»	999,631.19
Savona Marittima	»	1,429,119.63
Siena	»	508,747.42
Spezia	»	1,298,389.55
Spezia Scalo Marittimo	»	2,224.52
Torino (Agenzia di città)	»	193,938.08
Torino P. Nuova	»	6,854,995.55
Torino P. Susa	»	2,208,535.49
Torino P. S. (Agenzia dog.)	»	5,316.75
Torino Succursale	»	1,919,233.77
Ventimiglia (Stazione)	»	1,271,303.99
Vercelli	»	1,096,520.86

FERROVIE COMPLEMENTARI

Proposte di modificazioni alla legge 27 dicembre 1896 sulle tramvie e ferrovie economiche.

Il mandato affidato alla Commissione col Regio Decreto del 20 luglio 1901 era senza dubbio assai ampio, poichè essa doveva innanzi tutto esaminare quali delle linee « previste nelle leggi 1879 e 1888, e non ancora eseguite, potessero ritenersi indispensabili nei riguardi del traffico esistente, come di quello che potesse crearsi in avvenire nelle rispettive regioni ».

La Commissione adempì a questa parte importantissima del suo mandato nel modo come è stato precedentemente detto; ma altri problemi furono sottoposti al suo esame,

e fra gli altri quelli di proporre modificazione ai tipi ed alle modalità di costruzione, la eventuale adozione dello scartamento ridotto invece di quello normale e l'attuazione dell'esercizio economico. A seconda delle diverse linee, queste differenti questioni furono tutte risolte; ma per tutte si ritenne necessario, nella seduta del 20 marzo 1902, di far voti al Governo, perchè nella compilazione dei progetti di esecuzione delle ferrovie complementari si adottassero sistemi di costruzione più economici nelle opere d'arte e nei tipi dei fabbricati, escludendo assolutamente opere superflue o di lusso.

Sicchè può ritenersi che per le linee, le quali si propone sieno costruite per conto dello Stato, i preventivi che serviranno di base ai contratti d'appalto riusciranno inferiori ai preventivi studiati in base alle ordinarie modalità di costruzione finora adottate; e quando i progetti siano studiati accuratamente ed in tutti i loro particolari, è da ritenere altresì che i consuntivi non supereranno i preventivi e non daranno le dolorose sorprese di cui è intessuto tutto il passato in fatto di costruzioni dirette per conto dello Stato.

Fu, infine, la Commissione incaricata di studiare la sostituzione di tramvie meccaniche a ferrovie, « *accordando sussidi chilometrici adeguati ai concessionari ed anche addossando eventualmente allo Stato la spesa della costruzione o dell'adattamento di strade ordinarie ove occorrano per l'impianto di dette tramvie* ».

Sebbene questo problema non abbia avuto completa applicazione per nessuna delle linee comprese fra le complementari, pure un Commissario fu specialmente incaricato di portare su di esso la sua attenzione; e fu così presentato un promemoria, che si allega alla presente Relazione, sulla necessità di alcune modificazioni alla legge 27 dicembre 1896.

Questa legge fu per la prima volta presentata nel 29 novembre 1889, cadde per la chiusura della Sessione e fu ripresentata nel gennaio 1891, fu approvata dalla Camera dei deputati nella seduta del 15 febbraio 1892, e finalmente dopo essere stata rimandata dalla Camera al Senato e dal Senato alla Camera, fu definitivamente approvata nel dicembre 1896. Ciò dimostra il bisogno che si sentiva di regolare, mediante legge, la costruzione e l'esercizio delle tramvie a trazione meccanica, e di determinare i caratteri che distinguono una tramvia da una ferrovia economica. La necessità di questa differenza è da qualcuno ritenuta oziosa, da altri necessaria; checchè ne sia, oggi la differenza si riduce a ben poca cosa, e consiste, in massima, nel mezzo di separazione obbligatorio per le ferrovie economiche e nel tipo delle rotaie.

Ma siccome l'art. 15 della legge 27 dicembre 1896 esclude dal sussidio chilometrico non solo le tramvie, ma anche le ferrovie economiche per la parte di esse che corre su strade ordinarie, si stabilisce così una radicale differenza fra tramvia e ferrovia economica che ha reso difficile, quando l'opportunità si presenta, di utilizzare per nuove ferrovie d'interesse locale parte delle strade rotabili esistenti.

E per quanto questa questione, forse, esca dai confini del mandato assegnato alla Commissione, pure essa diede luogo a vivaci ed importanti discussioni, le quali furono in parte tradotte nell'ordine del giorno approvato nell'adunanza del 7 maggio 1902, col quale si faceva voto di alleviare le imposte vigenti sui trasporti ferroviari e di applicare una mite imposta sui trasporti tramviari. Si noti che quest'ordine del giorno fu approvato con un solo voto di maggioranza ed uno astenuto, riproducendo così la mite imposta indicata nell'art. 14 del progetto di legge governativo del 1896; tale articolo fu soppresso dalla Commissione parlamentare e la soppressione fu approvata dalla Camera, poichè fu ritenuto, in linea generale, che le tramvie e le ferrovie economiche dovessero avere disposizioni loro proprie e non quelle gravose ed eccessive delle ferrovie ordinarie.

Per effetto della legge del 1896 abbiamo avuto numerosi esempi di linee, le quali si sarebbero potute costruire come tramvie; ed abbiamo esempio di linee progettate come ferrovie economiche in sede propria, mentre si sarebbe potuto utilizzare la strada ad esse adiacente con evidente economia nel costo di costruzione. Occorre quindi rivedere la legge del 1896 e stabilire per le ferrovie economiche delle modalità di costruzione e di esercizio comuni alle tramvie, così, per esempio, permettere l'uso del telefono, rendere meno vessatorio il servizio dei passi a livello, utilizzare strade di larghezza inferiore agli otto metri, abolire la separazione completa e continua della linea, ed infine concedere un sussidio anche per le linee o tratti di linee installate su strade rotabili.

Nelle importantissime discussioni parlamentari che precedettero la legge del 1879 vi fu chi propose di sussidiare le tramvie, vi fu chi osservò che niuna differenza esiste fra tramvia e ferrovia economica. In questo modo, si potrebbe forse obbiettare, la differenza fra tramvia e ferrovia economica già così sottile verrebbe quasi a sparire; ma nessuno può dimostrare che ciò sia un male. Si noti che per necessità di cose, e naturalmente, questa diversità tende a sparire; abbiamo infatti tramvie che fanno un ottimo servizio di merci in concorrenza o cumulativamente con linee delle grandi reti, mentre dall'altro lato abbiamo tronchi delle grandi reti dove il traffico limitato ha permesso un esercizio economico che in nulla differisce da quello delle tramvie. Nell'un caso e nell'altro i risultati sono stati notevoli, il traffico è aumentato ed il pubblico ne ha risentito vantaggi non indifferenti e non prevedibili.

Prima però di procedere alla modificazione parziale della legge del 1896 sarebbe forse opportuno rivedere e coordinare tutta la nostra legislazione ferroviaria.

Le disposizioni fondamentali contenute nel titolo V della legge sui Lavori Pubblici del 20 marzo 1865 in più rincontri furono trovate o eccessive o gravose, nè il regolamento del 1875 le ha modificate o migliorate. Oggi esiste una serie di leggi e regolamenti, insino a quello del 17 giugno 1900, che converrebbe coordinare e semplificare; formare, cioè, un testo unico di disposizioni precise onde evitare contraddizioni nelle interpretazioni e abolire tutte quelle disposizioni le quali circondano la costruzione e l'esercizio delle ferrovie di misteriose restrizioni che l'esperienza di altri paesi hanno dimostrato non giovevoli nè all'esercizio, nè al viaggiatore, nè al commercio.

Esercizio economico.

In Italia più che in qualunque altra nazione il servizio economico dovrebbe avere la più larga applicazione.

Noi abbiamo in cifre tonde poco meno di 13,000 chilometri in esercizio con le tre grandi reti, ed il medio prodotto lordo chilometrico non raggiunge L. 22,000 con una spesa per chilometro di L. 15,729.

Ma di questi 13,000 chilometri ve ne sono 3441 costituenti 52 tronchi, i quali dànno un prodotto lordo chilometrico inferiore a L. 8000, e il loro esercizio costando notevolmente, è a presumersi che, se non tutti, la più gran parte siano passivi per l'erario. Nè questi 52 tronchi sono disseminati in tutta l'Italia in guisa da far ritenere che le nuove modalità di esercizio abbiano a riuscire di difficile attuazione o producano gravi inconvenienti; invece è il contrario, e noi abbiamo, per esempio, nel mezzogiorno una vera rete costituita dalle linee Solmona-Isernia-Caianello, Carpinone-Campobasso, Termoli-Benevento-Avellino, Avellino-Rocchetta, Rocchetta-Gioia, Barletta-Spinazzola, Foggia-Potenza, le quali misurano 860 chilom. ed hanno in media un prodotto lordo che raggiunge le L. 3000 per chilometro; se a queste linee si volessero aggiungere la Potenza-Metaponto, la Metaponto-Reggio e qualche altro tronco, si avrebbero nell'Italia meridionale oltre 1600 chilometri che potrebbero essere esercitati con criteri del tutto diversi da quelli fin oggi in uso. Vi sono alcuni tronchi i quali non raggiungono L. 2000 per chilometro, ed è lecito domandarsi se non sia più logico mutare sistema. È un grave danno per il paese e per il bilancio dello Stato che queste linee sieno passive, e prima di accusare intere

popolazioni come disadatte a qualunque risveglio economico, prima di provvedere al futuro ordinamento ferroviario, s'impone un esperimento su larga scala che valga a creare o ad accrescere il traffico e ad utilizzare in modo migliore il materiale mobile di cui si lamenta sempre, e non con ragione, la deficienza.

Con l'attuazione di treni locali economici frequenti ed a brevi percorsi si servirebbero i piccoli centri che oggi sono dimenticati con grave danno economico sociale.

Non è certo qui in questa Relazione che possono essere indicati tutti i sistemi altrove adottati di servizio economico ed i dettagli tecnici della loro applicazione.

È opportuno ricordare che in Francia la Compagnia del Nord, le linee dell'Aisne e del Passo di Calais, la Compagnia dell'Ovest, la Compagnia d'Orléans, le strade ferrate dello Stato e nel Belgio, le ferrovie dello Stato, hanno adottato criteri di esercizio e di sorveglianza in tutto rispondenti al principio di proporzionare le spese d'esercizio ai prodotti del traffico. E mentre da noi al poco traffico risponde da parte delle Società una diminuzione nel numero dei treni, mantenendo invariate le tariffe e deprimendo ancora più il traffico, altrove invece si aumentano i treni e si diminuiscono le tariffe.

Linee che hanno obbiettivi diversi non possono essere esercitate con le stesse norme di servizio. La Compagnia del Nord ha oggi 1656 chilometri di linee a cui è applicato il servizio economico e di queste linee, meno due che non raggiungono le L. 9000 di prodotto lordo a chilometro, le altre variano da L. 13,500 a 18,500, mantenendo le spese in limiti tali che spesso non raggiungono il 50 0|0 del prodotto lordo.

Le linee dell'Aisne e del Passo di Calais hanno una lunghezza di 150 chilom. e con l'esercizio economico dànno un prodotto di circa L. 8000 per chilometro con una spesa di circa L. 5000; la Compagnia dell'Ovest ha 109 chilom. esercitati con regime economico in condizioni anormali di traffico, poichè hanno una spesa d'esercizio di circa lire 5000 ed un prodotto lordo chilometrico non superiore a tale cifra, per queste linee quindi è stato possibile proporzionare esattamente le spese al traffico, e l'esperienza si ritiene così concludente che fra poco altri 500 chilom. saranno esercitati col servizio economico; la Compagnia d'Orléans ha applicato il regime economico ovunque è stato possibile, e mentre essa ha un prodotto chilometrico di L. 30,000 inferiore a quello delle altre Compagnie, pure le spese d'esercizio, esempio mirabile, raggiungono appena il 48 0|0; le ferrovie dello Stato in Francia sono tutte, meno una, esercitate con regime economico ed hanno la lunghezza di oltre 2500 chilom.; infine le ferrovie dello Stato belga esercitate col regime economico una lunghezza complessiva di chilom. 252.

Le economie nell'esercizio sono specialmente ottenute: con l'istituzione di treni leggieri; adozione del bastone pilota; riduzione del servizio di stazione; adozione di una rudimentale contabilità; utilizzazione delle donne in molte stazioni; soppressione del servizio di sorveglianza; orario libero pei treni materiali e treni merci.

Le conseguenze sono state: miglioramento del servizio; diminuzione delle tariffe; trasporto gratuito limitato di alcune mrci ed in genere un grande beneficio per le classi operaie ed agricole.

In queste reti del Belgio e della Francia il sistema ha arrecato anche una benefica rivoluzione nell'utilizzazione del materiale rotabile e nelle spese di manutenzione e di esercizio; già il nostro Ministero dei Lavori Pubblici ha fatto compiere degli studi in proposito, risultato dei quali è stato l'attuazione dell'esercizio economico a qualche tronco isolato di linea. Ma i pochi esperimenti fatti in Italia non si possono ritenere sufficienti per quanto abbiano dato buoni risultati, giacchè gli esperimenti stessi furono limitati a ribassi di tariffa ed a parziali applicazioni delle modalità del servizio economico; una applicazione quindi più completa e maggiormente estesa si impone, ed in questo senso la Commissione ha manifestato i suoi voti.

I nuovi treni leggieri ed economici sono, in Belgio ed in Francia, chiamati *treni tramvie;* essi sono formati spesso da una o due vetture ed arrivano, in qualche caso, ad avere intensità di 26 treni al giorno o di 3 coppie all'ora. Questi *treni tramvie* sono effettuati anche sulle grandi linee e sono intercalati fra i treni ordinari di lunga percorrenza.

Si è quindi finito per ammettare anche sulle grandi linee un servizio di tramvia a vapore, epperò sempre più tende a sparire negli altri Stati ogni differenza fra ferrovia economica e tramvia a vapore.

Proposte finanziarie.

Gli studi fatti dalla Commissione portano a concludere, come risulta dal prospetto riportato in calce di questo capitolo:

1) Che le 17 linee complementari di cui viene proposta la costruzione richiederebbero una spesa complessiva di L. 367,022,899;

2) Che mentre 11 di tali linee potrebbero essere date in concessione, le altre 6 dovrebbero essere costruite direttamente dallo Stato;

3) Che quelle da darsi in concessione importerebbero la spesa di L. 218,736,192, e le altre da costruirsi dallo Stato L. 148,286,707.

Passiamo ora a considerare di quali mezzi sia dato valersi per far fronte a tali oneri, senza alterare la situazione generale del bilancio.

Prendendo a base dei calcoli da istituire il concetto del consolidamento del bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici nella cifra prevista per l'esercizio 1902-903, si avrebbero le seguenti disponibilità, derivanti dalla graduale cessazione degli impegni, che oggi gravano sul predetto bilancio:

Esercizio	1904-905	L.	2,000,000
»	1905-906	»	6,000,000
»	1906-907	»	9,000,000
»	1907-908	»	15,000,000
»	1908-909 e seguenti. .	»	17,000,000

L'esperienza del passato e l'esame delle condizioni delle linee che si tratterebbe ora di affidare all'industria privata, hanno ormai dimostrato la necessità assoluta di elevare per diverse delle linee stesse il sussidio chilometrico al di sopra della misura fissata dalla legge vigente. Ammessa ora come approvata tale modificazione al regime attuale delle concessioni, i calcoli fatti portano a stabilire in poco più di 7 milioni l'annualità complessiva da concedersi normalmente per i relativi sussidi. E' evidente però che non tutta questa somma sarà necessaria negli esercizi più prossimi, giacchè occorrerà pure del tempo per redigere i progetti di esecuzione in base ai suggerimenti ed alle varianti nei tracciati proposti dalla Commissione, per l'inizio e il compimento dei lavori, e per istruire le nuove domande di concessione. Se pertanto supponiamo che, prima di raggiungere la cifra normale dei 7 milioni, l'onere annuo dei sussidi chilometrici si svolga in modo da non assorbire che parte delle somme che di esercizio in esercizio verranno, come si è detto, a rendersi disponibili, la ripartizione delle somme stesse tra le linee da dare in concessione e quelle da costruire direttamente dallo Stato, può ritenersi approssimativamente come segue:

Esercizi	Linee da darsi in concessione	Linee da costruirsi direttamente dallo Stato	Totale
1904-905 . . .	—	2,000,000	2,000,000
1905-906 . . .	1,000,000	5,000.000	6,000,000
1906-907 . . .	2,000,000	7,000,000	9,000,000
1907-908 . . .	3,500,000	11,500,000	15,000,000
1908-909 . . .	4,500,000	12,500,000	17,000,000
1909-910 . . .	5,000,000	12,000,000	17,000,000
1910-911 . . .	6,000,000	11,000,000	17,000,000
1911-912 . . .	7,100,000	9,900,000	17,000,000

Se il problema delle linee da affidarsi all'industria privata trova nei fondi di bilancio ad esse assegnabili non difficile soluzione, altrettanto non può dirsi per quelle che dovrebbero venir costruite dallo Stato.

Un rapido sguardo alle cifre suesposte basta infatti a convincere che, ove queste ultime linee dovessero eseguirsi a misura che si verranno realizzando le disponibilità di bilancio da destinarvi, il loro compimento richiederebbe un così lungo periodo di tempo, da farne apparire quasi illusorio il beneficio alle popolazioni, che ne attendono efficace ristoro alle loro condizioni economiche.

Nè ad eliminare queste difficoltà si potrebbe ricorrere al sistema di concentrare i mezzi di cui si può disporre successivamente su qualcuna delle linee designate, giacchè, mentre mancano i criteri per graduare secondo la rispettiva urgenza le linee stesse, una simile misura non risolverebbe il problema propostosi dalla Commissione, di dotare, cioè, in un tempo, che sia lontano il meno possibile, tutte le regioni interessate di una rete ferroviaria atta a soddisfare i legittimi loro interessi.

Se pertanto la risoluzione di questo prablema s'impone anche per le ferrovie da costruirsi direttamente dallo Stato, è necessario ricercere un modo che permetta d'investire in queste opere in un breve volgere di anni tutti i fondi che il bilancio non potrebbe destinarvi che nel corso di un periodo più lungo.

Ma, poichè pel raggiungimento di tale intento è necessario scartare, secondo la norma ormai impostasi dal Governo, l'idea di ricorrere alla creazione di titoli speciali od a qualsiasi altra emissione di effetti pubblici, si potrebbero dare in appalto le costruzioni a Società o ad Imprese che, anticipandone i mezzi, ne fossero rimborsate mediante annualità equivalenti alle somme che il bilancio potrà man mano assegnare a queste opere.

Supponendo di poter addivenire a tale operazione all'interesse del 4 0|0 mentre sarebbe dato di compiere i lavori in un periodo non maggiore di dieci anni da oggi, lo Stato non s'impegnerebbe a corrispondere agl'imprenditori una somma maggiore di quella che offre il bilancio e per un periodo che probabilmente non sarebbe superiore ai 20 anni.

In conclusione, secondo quanto si è venuto esponendo, la soluzione della parte finanziaria del problema delle ferrovie complementari verrebbe compendiata nelle seguenti proposte:

1° Per le linee da darsi in concessione, modificare le attuali disposizioni legislative concernenti il massimo del sussidio chilometrico, nel senso di dare facoltà al Governo di elevare questo limite per la costruzione delle linee complementari;

2° Per le linee da costruirsi direttamente dallo Stato, stipulare convenzioni speciali con Società od Imprese, che ne assumano l'appalto mediante annualità che nel complesso non oltrepassino le disponibilità che il bilancio può destinare alle costruzioni medesime.

Conclusione.

Da quanto di sopra si è esposto si scorge chiaramente che con l'onere massimo del bilancio di 17 milioni, di cui 7 milioni all'incirca per sussidi chilometrici e 10 milioni all'incirca per le costruzioni, si possono vedere compiute in un periodo di tempo relativamente breve, tutte le linee che ancora si debbono costruire in esecuzione delle leggi 29 luglio 1879 e 20 luglio 1888.

Ridotta la spesa di queste linee e determinato l'onere del bilancio nella somma e nel modo di sopra indicato, la Commissione ritiene che la sua proposta possa essere accettata, poichè non solo con questa non si mette in pericolo il pareggio del bilancio conseguito con tanti sforzi e con tanti sacrifici, non solo non viene aggravato il bilancio dello Stato, ma non si accresce neanche la categoria delle spese per strade ferrate della parte straordinaria del bilancio dei Lavori Pubblici, perchè le nuove impostazioni, prendendo il posto di altre che vengono a cessare, anzichè superare saranno inferiori alquanto alla somma iscritta nel bilancio di quest'anno, che è di lire 17,766,264, ed inferiore di molto a tutte quelle stanziate pel periodo precedente, tranne un solo anno; con questo solo divario che, mentre nel bilancio dei Lavori Pubblici del 1901-902 vi sono stanziate somme per la Domodossola-Iselle e per la Genova-Rivarolo, quando queste saranno compiute, compariranno in loro vece quelle per le ferrovie complementari.

Con quest'ultima proposta che la Commissione fa con animo lieto e sicuro, essa ha la coscienza di avere compiuto il suo mandato in tutte le sue parti: che se dai suoi studi e dal suo lavoro saranno per derivare, come essa confida, importanti benefici alla economia del paese, e maggiore concordia fra le diverse parti d'Italia, non sarà stata vana l'opera sua.

Roma, 18 giugno 1902.

Il presidente e relatore
G. Giusso.

FERROVIA DEL GOTTARDO

30° Rapporto della Direzione e del Consiglio d'Amministrazione sull'Esercizio 1901 all'Assemblea generale degli Azionisti, 23 giugno 1902

(Traduzione del *Monitore* — Cont., Vedi N. 31).

E. — Diversi.

1. — *Accidenti.*

Durante l'esercizio 1901 abbiamo dovuto registrare nel servizio d'esercizio, propriamente detto, 84 accidenti, cioè:

Deragliamenti:	in stazione	1
	in piena via	2
Collisioni:	in stazione	—
	in piena via	—
Accidenti a persone		81

Questi accidenti cagionarono cinque morti (2 impiegati e 3 estranei) e 77 feriti, fra cui 74 agenti. Due persone si sono suicidate.

2. — *Casse di previdenza.*

a) Cassa di soccorso per funzionari ed impiegati.

La cassa di soccorso accusava al 31 dicembre 1901 un avere di franchi 5,719,920.53 con un aumento di franchi 505,625.80 sulla situazione al 1° gennaio.

b) Cassa di soccorso in caso di malattia per gli operai della ferrovia del Gottardo.

Per ciò che concerne queste due istituzioni ci riferiamo agli allegati del presente rapporto.

Considerando il persistente *deficit* della Cassa per gli operai del servizio di sorveglianza e di mantenimento, noi vi abbiamo destinato la somma di franchi tremila. E' nostra intenzione aumentare la quota dei membri, ma noi non potremo evitare nell'avvenire una modica sovvenzione della Compagnia. Il conto della Cassa di soccorso per gli operai delle stazioni magazzini, depositi ed officine, accusa, per la prima volta, dopo la revisione degli statuti, un leggero *deficit*.

Abbiamo ordinato ai medici della Compagnia, come pure al personale di sorveglianza, di controllare rigorosamente i malati e di prevenire gli abusi a pregiudizio di questa istituzione filantropica.

c) Fondi destinati a ricompensare gli atti eminenti compiuti in vista di prevenire gli accidenti nel servizio di esercizio.

Durante l'ultimo esercizio questo fondo accrebbe dell'ammontare dei suoi interessi, fr. 3223.80; se ne prelevarono fr. 225 per gratificazioni date a diversi impiegati del mantenimento e della trazione.

La situazione in titoli è da fr. 85,000 salita a 90,000 (valore normale), obbligazioni 3 1|2 0|0 delle Ferrovie federali.

F. — Servizi ausiliari.

1. — *Officine.*

La cifra degli operai, ripartiti per categorie di mestieri, ha oscillato nei limiti seguenti:

Totale al 1° gennaio . . . 537
» al 31 dicembre . . . 444

Le officine centrali ripararono in tutto: 142 locomotive, 776 vetture e 2921 vagoni.

Il 1° gennaio vi erano in riparazione: 21 locomotive, 28 vetture e 41 vagoni; il 31 dicembre 22 locomotive, 29 vetture e 40 vagoni.

Oltre queste riparazioni del materiale rotabile, le officine eseguirono ancora diversi lavori, come la confezione di pezzi di ricambio per locomotive, vetture e vagoni; fabbricazione di materiale per l'Economato, eccetera.

Le officine dei depositi si sono occupate essenzialmente delle riparazioni correnti e della piccola manutenzione delle locomotive; inoltre eseguirono dei lavori di ogni genere per i vari rami di servizio.

2. — *Gasometro.*

Il Gasometro di Bellinzona ha prodotto nel 1901 . . . . mc. 5,4831,610 di gaz; la provvista al 1° gennaio 1901 era di . . . . » 325.000

Totale mc. 55,156,610

il cui consumo si ripartisce come segue:

illuminazione delle vetture del Gottardo . . . . . . mc.	32,054,133	
Id. di altre amministraz. »	21,809,899	53,864,032
perdite nel 1901		916,578
provvigione al 1° gennaio 1902 . . . . »		376,000
Totale come sopra		55,156,610

Nel 1901 il prezzo del gaz si elevò:
per mc. di gaz fabbricato a fr. 1.47
» » » » utile . . » 1.50

Si impiegarono per la fabbricazione del gaz 92,855.8 kg. di materie prime; 100 chilogr. fornirono 59.05 mc. di gaz.

G) Stato del personale.

Media dell'anno.

	1901	1900
Amministrazione generale . . .	175	173
Sorveglianza e mantenimento . .	1062	994
Spedizione e movimento . . .	1116	1106
Trazione	527	537
Officine	581	619
Gazometro	7	6
Totale	3468	3435

Ricapitolazione.

Agenti dell'esercizio	1814	1815
Giornalieri	1654	1620
Totale	3468	3435

III. — **Finanze.**

Nel 1901 non ci siamo trovati nella necessità di riunire nuove risorse con l'emissione di obbligazioni, attesochè da una parte il residuo proveniente dall'esercizio precedente e d'altra parte i prodotti successivi dell'esercizio hanno ampiamente bastato a far fronte ai bisogni finanziari.

Quanto alle diverse rubriche del *bilancio annuale*, notiamo che la situazione del *capitale azioni* fr. 50,000,000 nè quella del *capitale sovvenzioni* . . . » 119,000,000 non variarono e che il *capitale obbligazioni*, ammontante . . . . fr. 118,290,000 alla fine del 1900, non si è modificato che per il fatto del pagamento della quota d'ammortizzamento . . . . » 370,000

dimodochè il debito-obbligazioni ammontava alla fine del 1901 a . . . . . . L. 117,920,000
di cui fr. 116,320,000 del prestito 3 1|2 0|0
e fr. 1,600,000 » » 4 0|0.

Il totale dei *capitali versati, sovvenzioni, azioni* e *obbligazioni*, era dunque al 31 dicembre 1901 di . . . . fr. 286,920,000.00
ai quali bisogna aggiungere il fondo di costruzione formato cogli interessi dei capitali disponibili . . . . » 1,114,902.25

Totale L. 288,034,902.25

D'altra parte si spesero:		
per ferrovie ed impianti fissi . . . . . fr.	251,719,817.09	
per materiale rotabile »	21,607,155.34	
per mobilio e utensili »	2,855,933.70	
Totale per il conto costruzione . . . fr.		276,182,906.13
Per i lavori seguenti, incompiuti alla chiusura dell'esercizio 1901:		
Stazione di Lucerna fr.	2,812,800 —	
Secondo binario Immensee-Brunnen . »	39,583.84	
Correzione del Ticino »	621,226.30	
Costruzioni diverse »	1,472,485.18	4,946,195.32
Per perdite di corso sopra le azioni . . fr.	2,970,150 —	
Per perdite di corso su obbligazioni, perdite sopra costruzioni ed impianti scomparsi alla fine del 1900 . . . . »	12,088,071.68	
		15,058,221.68
Meno: il rimborso pel 1901 previsto nel piano di ammortizzamento del prestito 3 1|2 0|0, fr. 370,000 e l'ammortizzamento straordinario di perdite di corso sul capitale azioni e obbligazioni fr. 1,000,000 fr.	1,370,000 —	
	13,688,221.68	
		294,817,223.13

Il conto capitale si chiude così al 31 dicembre 1901 con un saldo passivo di . . . . fr. 6,782,320.88

La situazione dei *titoli e valori* comportava al 31 dicembre 1901 fr. 2,002,072.56.

Nel 1901 il conto degli immobili accusava, alla fine del 1901, fr. 364,808.75.

Il *conto degli approvvigionamenti* comprendeva al 31 dicembre:

		1901	1900
a) Conto dei materiali	fr.	2,269,568.73	2,317,656.80
b) Conto dei prezzi di ricambio per locomotive, vetture, furgoni e carri		760,489.44	782,022.17
	fr.	3,030,058.17	3,099,678.97

(*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Il servizio ferroviario e il Porto di Genova.

Ci informano da Genova che quella Camera di Commercio ed Arti, in una sua recente adunanza, si è nuovamente occupata dell'importante questione del servizio ferroviario per i viaggiatori, emettendo un voto per insistere vivamente onde sia provveduto affinchè gli interessi di quel porto siano convenientemente tutelati circa il servizio internazionale dei viaggiatori per il Nord d'Europa.

La predetta Camera ha osservato che essendo il Porto di Genova testa di linea dei piroscafi delle importanti Società tedesche ed olandesi per l'estremo Oriente, è evidente la necessità che gli sia concesso un servizio diretto ferroviario con il Nord d'Europa, dovendosi considerare i due servizi marittimo e terrestre come una continuazione l'uno dell'altro, formando insieme un'unica linea di comunicazione tra il Nord d'Europa, l'estremo Oriente e l'Australia, Quindi si impone il ripetutamente invocato treno diretto tra la Germania ed il Porto di Genova e viceversa, imperocchè a ciò non soddisfa l'attuale treno giornaliero Berlino-Milano per il Brennero, non venendo lo stesso continuato per Genova, e mancando a Milano la coincidenza col treno in partenza da Genova; motivo per cui i viaggiatori sono costretti a sostare nella prima delle dette Città.

Sarebbe desiderabile, per attuare completamente il concetto della continuità dei due servizi, che i treni ferroviari avessero la loro fermata o partenza sulle calate del Porto, al punto di approdo dei piroscafi delle linee di navigazione; ma la impossibilità attuale di una tale maggiore comodità, non deve essere causa di ritardo nell'accoglimento della domanda, poichè i treni ferroviari possono far capo, come gli altri, nella stazione principale della ferrovia.

La predetta Camera lamenta pure che non siasi ancora provveduto ad una maggiore estensione, per Genova, dei biglietti di andata e ritorno internazionali, di cui godono altre Città italiane; ed accenna specialmente ai biglietti di andata e ritorno per Londra, vivamente reclamati per le importanti comunicazioni esistenti fra Genova e quella Metropoli.

La Camera stessa ha da ultimo rilevato con dispiacere che non venne più continuata la lodevole disposizione di chiamare rappresentanti delle Provincie, dei Comuni e delle Camere di Commercio, a senso del regolamento 26 giugno 1899, a intervenire alle conferenze per l'esame dei progetti di orari generali, utile misura che diede pratici risultati, e che è vivamente desiderato sia ripristinata, onde l'approvazione di quei progetti segua dopo sentiti i bisogni delle singole località e siano quindi meglio vagliate le varie esigenze in così interessante servizio.

La presidenza della predetta Camera ha sottoposto a S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici i voti suindicati, invocando che a Genova sia fatta anche sotto il rapporto del servizio al quale abbiamo accennato, quella posizione che per la sua importanza commerciale e marittima ha diritto di invocare.

A questo proposito ci consta che la Società della Rete Mediterranea, d'accordo colle altre Amministrazioni interessate, è favorevolmente disposta all'effettuazione di apposito treno celere per migliorare le comunicazioni ferroviarie per il Porto di Genova ed il Nord della Germania non appena i grandi lavori di riordino della stazione di Genova lo permettano, essendo notorio che per rispetto a tali lavori il servizio dei treni a quella stazione si svolge con gravi e continue difficoltà.

Non ci resta quindi che a fare voti che tali lavori siano continuati colla dovuta alacrità e che non sopravvengano impreviste difficoltà tecniche od amministrative ad intralciarli.

><

I treni ai lusso.

I giornali si sono occupati in questi giorni di questi treni. Informazioni assunte rettificano in parte ciò che fu detto, e meglio precisano i dati della questione.

Il treno Pietroburgo-Vienna-Milano-Genova-Nizza-Cannes ebbe fin dall'origine il miglior successo; si effettua da qualche anno giornalmente nella stagione, e verrà continuato in avvenire non essendosi mai trattato di sopprimerlo.

I treni Parigi-Roma, Berlino-Monaco-Milano-Genova-Nizza-Cannes sono stati esperimentati da pochi anni effettuandoli due o tre volte per settimana, sempre a titolo di prova.

Il loro risultato non è mai stato veramente soddisfacente.

Il treno Berlino-Monaco-Verona-Firenze-Roma-Napoli fu esperimentato per la prima volta nello scorso inverno 1901-02. Per quanto riguarda il tratto mediterraneo Roma-Napoli, ebbe scarso risultato e scompigliò spesso l'andamento dei treni ordinari.

L'inverno scorso fu anche esperimentato un treno quindicinale Napoli-Reggio-Palermo in coincidenza cogli arrivi e le partenze degli altri treni di lusso Parigi-Roma e Berlino-Roma e questo treno fu pochissimo frequentato.

Per giudicare se questi treni coprono le spese, bisogna considerare che pesano almeno 150 tonnellate compresi il ristorante ed i bagagliai, e che non possono trasportare più di 40 viaggiatori. A treno completo, cioè col massimo reddito, ogni viaggiatore esige perciò il traino di 4 tonnellate circa di peso morto. Se poi il treno non è completo, aumenta sempre più la sproporzione fra il peso da trainare che non varia, e il reddito.

Per la natura del loro obbiettivo, quello cioè di trasportare i forestieri che vengono a svernare in riviera a Roma, e di ricondurli in patria a stagione finita, quando i treni sono frequentati in una direzione, sono spopolati nella direzione inversa. Una media di 20 viaggiatori per treno è raramente raggiunta.

Ora anche 20 viaggiatori che pagano alla ferrovia il prezzo, spesse volte anche ridotto, della prima classe finiscono a pagare un importo che detrattone ciò che è di spettanza dello Stato quale imposta sui trasporti e partecipazione ai prodotti, è dubbio se compensi la ferrovia di quanto deve spendere per fare i treni, tenendo conto delle linee a forti pendenze che richiedono mezzi di trazione sussidiari, ecc.

È anche da considerare che la maggior parte dei viaggi dei treni di lusso si avrebbe egualmente nei treni diretti ordinari senza quasi maggior spesa e con lo stesso profitto.

><

Pel nuovo ordinamento ferroviario.

È stato firmato dal Re il decreto che approva le tre convenzioni stipulate fra l'Amministrazione dello Stato e le Società ferroviarie Mediterranea, Adriatica e Sicula per regolare le modalità del concorso dello Stato nella spesa occorrente pel nuovo ordinamento del personale ferroviario. L'applicazione però non avrà effetto prima del primo gennaio 1903.

><

Per l'esercizio economico sulla Cremona-Brescia.

Ci scrivono da Cremona che quella Deputazione provinciale, assieme alla locale Camera di Commercio ed a molti Municipi di paesi situati lungo la linea Cremona-Brescia, ha rivolto al Ministero dei Lavori Pubblici nuove e più vive istanze per l'attuazione sulla linea stessa dell'esercizio economico limitatamente ai viaggiatori, bagagli, cani e biciclette.

Come è noto, l'Adriatica si è rifiutata ripetutamente ad allargare la cerchia dell'esperimento dell'esercizio economico fino a tanto che non si conoscano i risultati che il servizio stesso avrà dato sulle linee alle quali attualmente è applicato. Ciò null'ostante ci risulta che il Ministero dei Lavori Pubblici ha nuovamente interessato l'Adriatica a provvedere nel senso desiderato dalla predetta Deputazione provinciale, raccomandandole che il provvedimento venga attuato al più presto, correndo ora la stagione della villeggiatura, assai propizia ai tentativi intesi a rianimare il movimento dei viaggiatori.

><

Relazione sull'esercizio delle ferrovie per il 1900.

A cura delll'Ispettorato governativo delle ferrovie è stata pubblicata la Relazione sull'esercizio delle Strade Ferrate italiane per l'anno 1900, la quale è stata compilata con lo stesso sistema di quella del 1893. Essa riproduce quindi anche quei prospetti che, per semplificazione e per sollecitudine di lavoro erano stati omessi nelle Relazioni pubblicate per gli anni dal 1894 al 1899, e cioè: i particolari di costruzione e di consistenza delle Strade Ferrate (armamento, binari raccordati, andamento altimetrico e planimetrico, sezioni trasversali, opere d'arte); manutenzione ordinaria e straordinaria dei binari; telegrafi, telefoni e segnalamenti elettrici nelle stazioni e sulle linee; situazione finanziaria delle Società ferroviarie esercenti o concessionarie di ferrovie in esercizio (azioni, obbligazioni); personale delle Officine e dei depositi delle locomotive; situazione degl'Istituti di previdenza a favore del personale delle Strade Ferrate; elenco delle stazioni che ebbero un introito oltre le 100,000 lire.

Alla Relazione è allegata una bella carta delle Ferrovie italiane, aggiornata al 1° luglio 1902.

Diamo ora, qui di seguito, i più importanti dati risultanti dalla statistica medesima:

Al 31 dicembre 1900, le ferrovie in esercizio avevano una lunghezza di km. 15.883.736, con un aumento di km. 63.933 in confronto alla lunghezza in esercizio al 31 dicembre 1899. L'aumento è dovuto all'apertura dei tronchi: diramazione allo scalo marittimo di Spezia, km. 0.597; Limone-Vievola, della linea Cuneo-Ventimiglia, km. 10.390; Cantalupo-Carpinone, della linea Isernia-Campobasso, km. 8.503; Bari-Putignano, della linea Bari-Locorotondo, km. 43.560.

Il rapporto della popolazione e della superficie territoriale dello Stato con la lunghezza delle ferrovie in esercizio al 31 dicembre 1900, risulta come segue: lunghezza delle ferrovie in esercizio al 31 dicembre 1900, chilom. 15.883.736; popolazione dello Stato, abitanti n. 32.966.307; chilometri di ferrovia in esercizio per ogni diecimila abitanti, km. 4.818; estensione territoriale dello Stato, km.q. 286,648; chilometri di ferrovia in esercizio per ogni chilometro quadrato, km. 0.055.

Il costo delle ferrovie al 31 dicembre 1900 ammontava a lire 5,381,380,735, con un aumento di lire 216,766,318 in confronto del costo al 31 dicembre 1899. È da avvertire che nella somma di L. 216,766,318 sono comprese le spese fatte in conto capitale, coi fondi dell'allegato B e della Cassa aumenti patrimeniali dal 1° luglio al 31 dicembre 1900, spese che nelle statistiche precedenti non figuravano perchè non ancora ripartite per linea.

La quantità assoluta di materiale mobile in servizio al 31 dicembre 1900 risultava costituita da locomotive n. 3067; vetture da viaggiatori n. 8697; carri da merce e da bestiame n. 54,365; mentre al 31 dicembre 1899 si avevano in servizio: locomotive n. 2983, vetture da viaggiatori n. 8554, carri da merce e da bestiame, n. 52,949; onde una variazione nell'anno 1900 di locomotive + 84; carrozze + 143; carri da merce e da bestiame + 1416.

La percorrenza dei convogli di viaggiatori, misti e merci, che nell'anno 1900 è stata di km. 74.384.363, nell'anno 1899 fu di km. 72.355.265, con una differenza nel 1900 di km. 2.029.098; di cui per i convogli viaggiatori e misti km. + 1.012.696, per convogli merci km. + 1.016.402.

Nell'anno 1900 i prodotti lordi ammontarono a lire 312,311,833.36, in confronto di L. 300,399,380.28 cui ascesero quelli del 1899. Nel 1900 si ebbe pertanto un aumento di prodotto su quello dell'anno precedente di L. 11,912,453.08, ripartite come segue fra le varie categorie dei prodotti, cioè: viaggiatori + L. 10,608,422.33; grande velocità, + L. 583,405.35; piccola velocità accelerata, — L. 2,787,135.21; piccola velocità, + lire 3,650,442.22; fuori traffico, — L. 182,681.71. L'aumento del prodotto medio chilometrico nel 1900 in confronto del 1899 fu di L. 718.17, essendo il prodotto stesso risultato di L. 19,707.95 nel 1900 e di lire 18,989.78 nell'anno 1899. Il maggior prodotto del 1900 nella suddetta somma di L. 11,912,453.08 è dovuto ad aumento di traffico per L. 11,020,065.84 sulle grandi reti, e per L. 892,387.24 sulle ferrovie secondarie. Si osserva però che nei prodotti suindicati non sono compresi gl'introiti a rimborso di spesa, i quali spettano interamente alle Società esercenti. Percio, volendo tener conto di tutti i fattori del traffico ferroviario, converrà aggiungere L. 6,054,470.97 ai suaccennati prodotti del 1900 e L. 5,365,102.23 a quelli del 1899, e così la differenza fra i prodotti dei due anni 1900 e 1899 sarà effettivamente di L. 12,601,841.62, la qual somma rappresenta il maggior prodotto dell'anno 1900 rispetto al 1899.

(*Il seguito ad un prossimo numero*).

><

Istanza per il servizio ferroviario alla stazione di Modena.

Ci informano da Modena che quella Camera di commercio ed arti ha rivolto vive istanze al Ministero dei Lavori Pubblici, allo scopo di ottenere che le ferrovie dell'Adriatico dispongano che la stazione di Modena: *a*) sia abilitata alla vendita dei biglietti di abbonamento speciale come lo sono altre di minore importanza, quali Aquila, Arezzo, Barletta, Campobasso, Rimini, ecc.; *b*) sia pure abilitata alla vendita dei biglietti di andata e ritorno per Genova, esistendo un considerevole movimento di viaggiatori da Modena per Genova, e molti essendo i rapporti commerciali fra i due centri.

La predetta Camera di Commercio ha inoltre instato perchè nell'interesse del ceto commerciale, sia provveduto, coll'aggiungere una carrozza di 3ª classe ed una mista di 1ª e 2ª al treno merci che parte da Bologna dopo le ore 21, alla mancanza di un treno di ritorno che si verifica fra Modena e Bologna, partendo ora l'ultimo treno

alle ore 18.20, non essendovi dopo più altro treno in partenza da Bologna, che quello che parte il giorno successivo alle ore 1.35.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

La seconda Sezione del Consiglio di Stato ha esaminato un ricorso del Comune di Cuccoli relativo alla materia delle *Espropriazioni per pubblica utilità*, ed ha emesso il seguente parere: « Poichè le pubblicazioni prescritte dalla Legge sulle espropriazioni hanno l'unico scopo di portare a conoscenza degli interessati la domanda di dichiarazione di pubblica utilità, a nulla rileva che le pubblicazioni stesse precedano o seguano l'apposizione del visto e l'approvazione tutoria della deliberazione consigliare relativa. Quando l'utilità pubblica dell'opera sia suffragata da ragioni di decoro e di igiene, non può contestarsi ad un Comune, solo perchè di poca importanza, il diritto di far dichiarare di pubblica utilità l'opera stessa quando che abbia i mezzi per eseguirla ».

— Il Consiglio di Stato ha recentemente dato il seguente parere su di un ricorso del Comune di Jesi in materia di *strade nazionali e provinciali:* « Giusta la costante giurisprudenza amministrativa, le traverse di strade nazionali e provinciali scorrenti nell'interno dell'abitato dei Comuni costituiscono proprietà del rispettivo comune, quindi la spesa di manutenzione ordinaria e straordinaria, nonchè di sistemazione dei tratti stessi e delle opere lungo i medesimi, deve far carico al Comune. Il contributo dello Stato o della Provincia pagato al Comune non è un rimborso di spese fatte, ma è assoluto e determinato in somma fissa annua ».

— In materia di *strade comunali*, la Quarta Sezione del Consiglio di Stato ha emessa la seguente decisione relativa alla legittimità della soppressione per motivi di sicurezza:

« E' legittimo il provvedimento con cui il Consiglio Comunale, previo il parere del Genio Civile, delibera la soppressione di un vicolo, che per la sua ristrettezza ed ubicazione appaia pericoloso per la pubblica sicurezza e moralità, e nocivo all'igiene ».

><

Sentenze di Cassazione, di Corte d'Appello, ecc.

La Cassazione di Roma ha recentemente emessa la seguente sentenza in materia di ferrovie (Trasporti di merci — Giacenza in stazione per sequestro — Crediti della ferrovia — Privilegi): « Il privilegio che ha la ferrovia, a norma degli articoli 412 del Codice di commercio e 117 delle Tariffe annesse alle convenzioni approvate colla Legge 27 aprile 1885 sulle cose formanti oggetto del contratto di trasporto, per tutti i crediti dipendenti dal contratto medesimo, sorge al momento della consegna della merce, e sussiste anche se il trasporto non venga eseguito. Perciò il privilegio opera anche per le tasse di sosta e di deposito maturatesi su merce colpita da sequestro conservativo alla stazione di partenza. Per negare alla ferrovia il pagamento di dette tasse, non vale eccepire che la merce rimase giacente in stazione per fatto del custode giudiziario, il quale avrebbe potuto trasportarla altrove ».

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Gare aggiudicate provvisoriamente*).

Il 9 corrente mese presso la Direzione Generale della Rete Adriatica, ha avuto luogo la gara per l'appalto dei lavori occorrenti al ponte sul Canal Grande nella Stazione Marittima di Venezia. Delle 14 Ditte ammesse alla gara due soltanto hanno presentato offerta, e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Luigi Cereato col ribasso del 10 0[0.

><

Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

(***Affari trattati nell'adunanza del 14 agosto 1902***).

Consolidamento della trincea fra i km. 48.469-48.569 della linea Portocivitanova-Albacina.

Liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Zancan per l'ampliamento della stazione di Treviso.

Costruzione di una scogliera a difesa della ferrovia contro il Tevere al km. 80.750 della linea Roma-Orte.

Transazione colla Ditta Sgrò Procopio per compenso dei danni prodotti dal torrente Davoli limitrofo alla ferrovia Taranto-Reggio.

Sistemazione del torrente strada Limera presso la stazione di Mangano, sulla linea Messina-Catania.

Consolidamento della trincea d'approccio, lato Palermo, della galleria San Francesco, sulla linea Bicocca-Caldare.

Impianto di 19 cisterne lungo la linea Ferrara-Ravenna-Rimini.

Liquidazione dei conti arretrati con la Concessionaria della linea Acqui-Alessandria.

Facilitazioni nell'esercizio della coppia di treni A e B da Como Lago a Malnate, sulla linea Como-Varese.

Impianto di nuovi binari merci nella stazione di Udine.

Ampliamento e sistemazione della stazione di Piacenza.

Proposta per rivestire con muratura la scarpa verso campagna della diga e di un tratto del rilevato stradale al km. 83.200 della linea Firenze-Bologna.

Impianto di un'asta di manovra all'estremo verso Piacenza della stazione di Modena.

Domanda della Ditta Pozzi per condono di multa inflittale per ritardata consegna di scambi per la Rete Sicula.

Condono della multa inflitta all'Impresa Tranquilli per ritardata ultimazione dei lavori di sistemazione del ponte sul torrente Pescia di Collodi, sulla linea Firenze-Pistoia-Pisa.

Convenzione colla Ditta Gennaro e C. per la costruzione di un muro di cinta a distanza ridotta dalla linea Novara-Seregno.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Ripristino e consolidamento della cunetta sinistra in trincea di Lomello fra i km. 14.313 e 14.324 della linea Torreberretti-Pavia, per L. 1700.

Impianto di sagome limite di carico sulle calate e ponti sporgenti del porto di Genova e impianto di sagome limite di carico e di fermacarri su alcuni binari esistenti nei recinti chiusi degli scali di Piazza Caricamento e S. Limbania nel porto stesso, per L. 4580.

Prolungamento della tettoia sul piano caricatore n. 5, nella stazione di Milano Porta Garibaldi, per L. 14,500, delle quali L. 13,500 per i lavori da appaltarsi.

Sistemazione degli scoli delle acque nella galleria del Colle di Tenda, per L. 44,600.

Parziale ricostruzione con rafforzamento del muro di sostegno fra i km. 17.541 e 17.611 della linea Cantalupo Cavallermaggiore, per L. 5500.

Consolidamento della passerella sul torrente Romanò al km. 366.790 della linea Taranto-Reggio, per lire 4400.

Rete Adriatica:

Ampliamento del servizio merci nella stazione di Samolaco, per L. 11,950, delle quali L. 5000 per i lavori da appaltarsi.

Impianto di un forno gazogeno Richè e di due forni a gas per il riscaldamento dei cerchioni nelle Officine di Verona, per L. 8400.

Costruzione di parapetti in alcuni manufatti della linea Benevento-Campobasso per prevenire infortuni, per lire 2400.

Ampliamento e sistemazione definitiva della stazione di Treviso (primo gruppo di lavori), per L. 363,000, delle quali L. 137,000 per i lavori da appaltarsi.

Sistemazione del servizio per estinzione degli incendi nelle stazioni di Cassano d'Adda, Treviglio, Rovato, Lodi, Codogno, Usmate, Bergamo, Lecco, Colico, Sondrio e Chiavenna, per L. 21,900.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Impianto di una nuova stazione nella località detta Caravia al km. 4.637 della linea Gallarate-Varese ed impianto in corrispondenza della stazione stessa, L. 108.380.

Consolidamento di due tratti di rilevato ai km. 229.744-229.774 e 230.801-230.831 della linea Empoli-Chiusi, L. 3000.

Consolidamento di due tratti di rilevato ferroviario detto del Colombaio rispettivamente ai km. 261.508 e 261.681 della linea Asciano-Montepescali, L. 1200.

Sostituzione di tre fermacarri nella stazione di Porta di Massa sulla linea Napoli-Porto, L. 915.

Concorso nella spesa per la concessione quinquennale di acqua per uso bocca da incendii nella stazione di Ivrea, L. 135.

Costruzione di un tombino per lo scolo delle acque del deposito locomotive della Compagnia Paris-Lyon-Méditerranée nella stazione internazionale di Ventimiglia, L. 860.

Restauro dei tetti alla marsigliese dei fabbricati esistenti sulla linea Cecina-Volterra danneggiati dal vento, L. 32.50.

Restauro dei tetti alla marsigliese dei fabbricati esistenti sul tronco Cecina-Collesalvetti danneggiati dal vento, L. 121.65.

Acquisto di due pulsometri Koerting del rendimento di 250 litri al minuto primo, da destinarsi uno al deposito locomotive di Roma e l'altro al deposito locomotive di Napoli, L. 1132.50.

Prolungamento del binario d'incrocio nella stazione di Pra sulla linea Sampierdarena-Ventimiglia, L. 19,250.

Acquisto di due quadricicli tipo De-Santo e di otto quadricicli tipo Light Inspection Car Company, L. 10,600.

Rete Adriatica:

Impianto nella stazione e nel posto di blocco n. 1 del controllo elettrico del semaforo di partenza da Verona Porta Nuova ed impianto nella stazione nel posto di blocco n. 2 ed a 403 metri dal fabbricato viaggiatori del controllo elettrico del semaforo di partenza da Verona Porta Vescovo ed inserzione di due compensatori sui fili di manovra di due semafori, L. 1850.

Impianto di un interruttore tipo Saxby per il comando del segnale a disco girevole verso Varano nella stazione di Ancona, L. 520.

Consolidamento della trincea al km. 56.465 della linea Benevento-Campobasso, L. 1900.

Costruzione dei binari di sesta e settima linea nella stazione di Piadena sulla linea Cremona-Mantova, L. 13,800.

Prolungamento del binario di prima linea e sistemazione di quelli del servizio merci nella stazione di Spoleto sulla linea Orte-Foligno-Ancona, L. 5430.

Completamento degli impianti per la squadra rialzo veicoli nella stazione di Foggia, L. 10,150.

Rete Sicula:

Costruzione dei basamenti in muratura occorrenti per la collocazione in opera di serbatoi in lamiera per il deposito di combustibili nelle stazioni di Termini Imerese, Roccapalumba, Catania, Leonforte, Messina, Sant'Agata, Rometta, Licata e Siracusa, L. 779.37.

><

Tariffe internazionali.

Con recente decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio è stato approvato il progetto del secondo supplemento alle tariffe dirette italo-belghe del 1° settembre 1900. Il detto supplemento andrà in vigore col 1° settembre p. v. Il supplemento medesimo, per la parte italiana, oltre alla ristampa dell'elenco delle stazioni con tutte le varianti intervenute dopo il 1° settembre 1900 comprende anche le modificazioni ai prezzi ed agli instradamenti dei trasporti conseguenti dall'apertura all'esercizio di nuove linee e l'aggiunta di alcune nuove voci di merci, delle quali si è verificato il trasporto in servizio diretto col Belgio. Allo scopo poi di attrarre alla ferrovia i trasporti di marmo, olio di oliva e canapa diretta al Belgio, fra le nostre Ferrovie e le Amministrazioni estere interessate sono state concordate speciali facilitazioni, che figurano appunto nel supplemento preindicato.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

La Presidenza dell'Unione delle Camere di Commercio, in seguito ad uffici della Camera di Commercio ed Arti di Aquila, ha rivolto istanza all'Ispettorato governativo delle Strade Ferrate affinchè voglia interessare la Società esercente la Rete Adriatica a recedere dalla negativa da essa apposta ad una domanda della predetta Camera di Commercio per ottenere l'estensione: I) della tariffa locale n. 201, piccola velocità, serie A, ai trasporti di cereali in partenza dalle stazioni delle linee Solmona-Avezzano-Roma e Solmona-Isernia; II) della tariffa locale numero 203, ai trasporti di mandorle sgusciate o no, noci secche ed uva fresca in partenza dalle stazioni delle linee Castellamare Adriatico-Aquila-Terni e Solmona-Isernia; III) della tariffa locale n. 204 ai trasporti dei vini comuni, mosto, in partenza dalle stazioni delle linee Solmona-Isernia e Solmona-Isernia-Avezzano-Roma.

— La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, a nome anche delle Ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia ha sottoposto alla approvazione del R. Governo il progetto definitivo delle nuove tariffe speciali N. 1 e N. 11, grande velocità, nonchè il nuovo modulo delle richieste di spedizione pei trasporti da effettuarsi in base alla tariffa speciale N. 11. Fanno parte del progetto anche le proposte di aggiunte e varianti da introdursi nel volume delle tariffe in conseguenza della attivazione delle due tariffe speciali in parola.

Le nuove tariffe speciali N. 1 e N. 11, grande velocità sono destinate a sostituire l'attuale tariffa speciale N. 1, serie A-B, quella N. 1 del 1° luglio 1895 e la stessa riportata nell'edizione del settembre 1900, portante il numero 1 *bis*.

><

Strade Ferrate Secondarie.

Prospetto dei prodotti del traffico ottenuti a tutto il mese di maggio del corrente esercizio finanziario, in confronto di quelli avutisi nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Indicazione delle ferrovie	Esercizio 1901-1902	Esercizio 1900-1901	Differenza
Vicenza-Treviso e Vicenza-Thiene-Schio.	1,190,958	1,127,884	+ 63,074
Sarde Comp. Reale .	1,767,440	1,805,635	— 38,195
Secondarie Sarde . .	742,823	732,090	+ 10,733
Milano-Saronno-Erba .	3,429,806	3,364,803	+ 65,003
Novara-Seregno . .	718,257	685,599	+ 32,658
Conegliano-Vittorio .	108,046	96,395	+ 11,651
Parma-Suzzara . .	203,354	198,894	+ 4,460
Schio-Arsiero e Schio-Torrebelvicino . .	169,770	159,357	+ 10,413
Udine-Cividale-Confine	504,398	435,705	+ 68,693
Camposampiero-Montebelluna. . . .	184,078	187,784	— 3,706
Bologna-Massalomb.	349,206	314,334	+ 34,872
Arezzo-Stia	153,170	143,163	+ 10,007
Torino-Ciriè-Lanzo .	664,427	656,032	+ 8,395
Torino-Rivoli . . .	144,735	146,660	— 1,925
Settimo-Rivarolo-Castellamonte . . .	468,342	462,919	+ 5,423
Palermo-Mars.-Trap.	1,647,683	1,578,877	+ 68,806
Sassuolo-Mod.-Finale	307,951	292,742	+ 15,209
Santhià-Biella . . .	669,875	640,524	+ 29,351
Ferr. di Reggio Em. .	337,263	306,899	+ 30,364
Roma-Albano-Nettuno	550,180	633,896	— 83,716
Ofantino-Margherita di Savoia . . .	22,693	23,371	— 678
Bergamo-Ponte Selva	519,487	468,236	+ 51,251
Sassi-Superga . . .	27,220	19,768	+ 7452
Fossano-Mondovì . .	38,328	35,947	+ 2,381
Menaggio-Porlezza e Luino-Ponte Tresa.	91,139	87,711	+ 3,428
Napoli-Nola-Baiano .	416,240	411,134	+ 5,106
Poggibonsi-Colle . .	70,381	64,885	+ 5,496
Arezzo-Fossato. . .	390,782	413,277	— 22,495
Basaluzzo-Frugarolo .	10,612	9,577	+ 1,035
Palermo-Corleone. .	280,830	256,261	+ 24,569
Monteponi-P. Vesme .	8,770	7,922	+ 848
Gozzano-Alzo . . .	32,373	24,964	+ 7,409
Ferrara-Suzzara . .	400,608	349,511	+ 51,097
Modena-Vignola . .	85,459	74,152	+ 11,307
Napoli-Pozzuoli-Cuma	276,898	279,960	— 3,062
Verona-Caprino . .	127,520	118,542	+ 8,978
Napoli-Ottaiano . .	214,653	212,246	+ 2,407
Cerignola Staz.-Città.	71,294	69,011	+ 2,283
Economiche Biellesi .	203,478	203,133	+ 345
Sant'Ellero-Saltino .	29,786	34,856	— 5,070
Roma-Ronciglione . .	602,700	617,980	— 15,280
Varese-Porto Ceresio .	84,020	77,330	+ 6,690
Circumetnea . . .	543,916	562,325	— 18,409
Tortona-Castelnuovo .	21,607	22,381	— 774
Rezzato-Vobarno . .	143,219	141,371	+ 1,848
Iglesias-Monteponi .	3,791	4,221	— 430
Bari-Putignano . .	118,329	88,061	+ 30,268
Mandela-Subiaco . .	38,655	13,551	+ 25,104
Totale generale L.	19,186,550	18,661,876	+524,674

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Novara-Biella. — Mentre a Biella ed a Gattinara si sono tenuti, come abbiamo annunziato nel numero scorso, comizi e adunanze per promuovere la costruzione della ferrovia Biella-Gattinara, a Novara la Giunta comunale ha nominato un'apposita Commissione, composta dai signori: comm. avv. Zaccheo, sindaco di Novara; cav. Bottacchi, presidente della Camera di commercio; on. marchese Rinaldo Tornielli, comm. avv. Magnani Ricotti, cav. ing. Busser, ing. Carnevali, avv. Coili Medaglia, dott. Carlo Felice Marchiaio, comm. Bollati, cav. Bardeaux, direttore della Banca Popolare, allo scopo di far le pratiche opportune per dar vita al progetto di una ferrovia che unisca Novara a Biella.

Ferrovia Pontassieve-Borgo San Lorenzo. — Il consorzio per la ferrovia Pontassieve-San Lorenzo, succeduto al primo concessionario sig. ing. Aurelio Franceschi, ha presentato al Governo la domanda per la concessione, la costruzione e l'esercizio della detta ferrovia, chiedendo un sussidio di L. 5000 al chilom. per 70 anni.

Ferrovia Affi-Bardolino-Garda. — Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha approvato il progetto esecutivo della ferrovia Affi Bardolino-Garda.

Ferrovia Voghera-Rivanazzano. — Trovasi in esame al Ministero dei Lavori Pubblici la domanda per la concessione della ferrovia Voghera-Rivanazzano, nella provincia di Pavia.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio al 10 agosto 1902.* — Nella decade 1°-10 agosto 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 4,298,800.28, con un aumento di L. 75,836.57 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio al 10 agosto 1902 si ragguaglia a L. 16,820,920.18, presentando un aumento di L. 520,543.63 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 31 luglio 1902.* — Nella decade 21-31 luglio 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 4,148,124.91, con un aumento di lire 178,441.73 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 31 luglio 1902 si ragguaglia a L. 73,655,326.44, e presenta un aumento di lire 5,179,255.42 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° al 10 luglio 1902.* — Nella decade dal 1° al 10 luglio 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 313,311, e presentano un aumento di L. 27,204 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Ferrovia diretta Berna-Neuchatel.* — Il Consiglio d'amministrazione della ferrovia diretta Berna-Neuchatel si è radunato giorni sono a Berna. Esso fissò al 2 settembre la data dell'assemblea generale degli azionisti e stabilì le proposte da sottoporsi a quest'ultima. Scelse poi come vice presidente, in rimpiazzo del defunto sig. Jeanhenry, il sig. Hartmann, presidente della città di Neuchatel.

— *Ferrovia del Pilato* — Nel corso del mese di luglio questa ferrovia trasportò 12,082 passeggeri, che è la massima cifra raggiunta in quel mese dopo l'esistenza della ferrovia del Pilato, contro 11,570 nel luglio 1901, realizzando un introito complessivo di franchi 14,559.25 contro 13,032.39 nel mese corrispondente dell'anno scorso.

— *Un nuovo tunnel.* — Sabato scorso a Les Avants, alla presenza dei delegati dei Cantoni di Berna, Friborgo e Vaud, venne festeggiato il felice traforo del tunnel di Jaman, lungo 2430 metri, largo 3.90 ed alto 4.95, della strada ferrata elettrica Montreux-Oberland bernese.

Ferrovie Spagnuole. — *Linea diretta fra Bilbao e Madrid.* — Si è costituita una Compagnia anglo-spagnuola, con sede a Madrid e Londra, per stabilire una linea diretta fra Madrid e Bilbao. La distanza attuale fra queste due città è di 552 chilometri, e col nuovo tracciato sarà ridotta a 415. Il capitale azioni della Società sarà di 30 milioni di pesetas. Presidente è il marchese Di Polavieja.

Ferrovie russe. — La ferrovia che deve congiungere Pietroburgo con Peirozavodsk sarà cominciata, secondo un decreto imperiale, nel 1903, a spese dello Stato.

Ferrovia Transiberiana. — Un dispaccio da Pietroburgo al *Daily Telegraph* annuncia che il Ministro Lavori Pubblici si è occupato in questi giorni del compimento dell'attivazione della linea transiberiana. Questa linea sarà collegata col litorale britannico; infatti, l'estremità di essa sarà collegata con Londra per mezzo di un servizio speciale e continuo di piroscafi, che faranno servizio diretto fra la capitale russa e la capitale inglese.

Una linea porrà poi comunicazione Blagovechtcheusk con Atreken e così tutto il bacino dell'Amour e quasi tutta la Manciuria avranno la loro ferrovia.

Le nuove linee costeranno 150 milioni di rubli, epperò è appunto questa questione finanziaria, che ancora non è stata risolta ed ha duopo di studio.

Una ferrovia russo-americana. — I giornali della Siberia dànno notizia che la spedizione americana condotta dall'ing. Harry Winta è arrivata a Nizne-Kolmisk da Iakutsk. Essa fa studi preventivi sulla possibilità di unire l'America alla Russia mediante una strada ferrata oltre l'Alaska.

Ferrovie Sud-Africane. — La Commissione inglese di controllo finanziario delle ferrovie ha proposto la costruzione di linee ferroviarie nel Transwaal e nell'Orange.

Le linee, per le quali furono iniziati gli studi, sono le seguenti:

Da Springs alla linea di Delagoa Bay, nei pressi di Machadorop;

Linea da Krügersdorp a Rustenburg;

Prolungamento della linea di Harrysmith a Vereeniging, via Reitz ovvero Wilge River;

Linea da Thaba Nehu, sulla linea Bloemfontein-Ladybrand, a Ficksburg, via Modderpoort;

Linea da Fauresmith a Koffyfonteim.

Sono parimenti attualmente in corso gli studi per le linee fra Harrysmith, Bethlehem e Heilbron, e fra Lydenburg e Belfast, e fra Pretoria e Rustenburg.

Ferrovie del Venezuela. — Tra poco incominceranno i lavori per la costruzione di una nuova ferrovia nel Venezuela, l'aggiudicazione della quale è già un fatto compiuto.

Essa consterà di una linea principale, a via semplice, scartamento di 1.07, fra San Ignacio e Barranquitas (180 chilometri) con annesso *steamer* fra i porti compresi nel tratto da Barranquitas a Maracaibo; e di linee secondarie: da San Ignacio verso il sud a Villa di Machiques, e da San Ignacio verso il nord fino a Maracaibo.

Il terreno che la linea progettata dovrà percorrere è, si dice, ricco di miniere. Esso va, senza essere troppo accidentato, dall'alta costa paludosa di Barranquitas e dalle folte foreste ove abbondano le belle essenze tropicali fino ai versanti elevati di Perija, coperti di piantagioni di caffè.

Questa regione è senza dubbio molto ricca, ma scarsamente popolata. Non sembra perciò che la ferrovia possa riuscire rimunerativa mediante i soli trasporti. È certo che i suoi effetti utili dovranno combinarsi con la messa in valore delle concessioni accordate agli assuntori dell'esercizio di miniere, coltura di caffè, nelle terre sane di Perija, o raccolta del cacao e vendita dei legni nella regione calda.

Notizie Diverse

Un nuovo ponte sul Tevere. — Tra le nuove importanti opere deliberate dall'Amministrazione provinciale di Roma, è compreso il nuovo ponte sul Tevere a Montorso, di cui è già stato deliberato l'appalto all'impresa Vitali, costruttrice del ponte del Grillo e che sorgerà presso la stazione di Poggio Mirteto, con le relative strade d'accesso, che collegheranno la provinciale romana Tiberina con la provinciale umbra Ternana.

Con la costruzione di questo nuovo ponte, nel percorso dal Milvio al Felice, si avrà un ponte sul Tevere ad ogni 20 chilometri circa.

Il ponte progettato è a tre travate di ferro omogeneo semi-paraboliche della lunghezza ciascuna di m. 43.20 fra i centri degli appoggi.

La luce complessiva fra i vivi delle spalle è di m. 129.40; quella libera del defiusso delle acque è di m. 124.40. Le tre travate poggiano su due spalle e su due pile in muratura: le prime verranno fondate su palificate, le seconde invece saranno fondate all'aria compressa.

La larghezza libera del ponte fra i parapetti è di m. 7, uguale alla lunghezza della sezione normale delle strade d'accesso.

L'altezza massima delle travate è di m. 6.45 e l'altezza minima libera tra il piano stradale e i contraventi superiori è di m. 4.888.

Il franco al disopra della massima piena del Tevere, è previsto in m. 1.50.

Il peso delle tre travate, relativi appoggi, ecc., è calcolato a circa tonn. 348,000.

Il ponte è stato calcolato con la previsione di potervi, all'occorrenza, impiantare anche una tramvia.

La spesa, per la costruzione del ponte ed accessori, è prevista in L. 412,400. Quella per le strade d'accesso in L. 129,400. Cosicchè la spesa complessiva al lordo del ribasso d'asta sarà di L. 541,800. Tale spesa verrà sopportata dall'Amministrazione provinciale, salvo un contributo a *forfait* di L. 60 mila da parte della Provincia Umbra.

Il commercio Franco-Italiano. — *Un rapporto del Console di Francia a Torino.* — Il console di Francia a Torino manda al suo Governo un diffuso rapporto sopra il commercio del Piemonte nel 1901, particolarmente colla Francia.

In esso studia tutto il movimento commerciale italiano, constatandone i progressi e notandone le iniziative recenti.

Premesso che il totale delle importazioni in Italia si è elevato nel 1901 a 1,717,605,798 con un aumento in confronto al 1900 di 17,330,043, e che il totale delle esportazioni nel 1901 è stato di 1,374,534,896 con un aumento in confronto del 1900 di 36,278,643, fa notare che se i prezzi di stima delle merci non avessero variato dal 1900 al 1901, l'aumento delle importazioni nel 1901 sarebbe rappresentato non da 17, ma da 164 milioni, e quello delle esportazioni non da 30 ma da 80 milioni.

Dal che risulterebbe, secondo i calcoli del console francese, un aumento notevole delle importazioni.

Venendo poi particolarmente al Piemonte, il rapporto del console dice che il Piemonte assorbe un quinto delle importazioni dell'Italia e contribuisce per un sesto alle sue esportazioni, talchè il totale delle importazioni del Pie-

monte nel 1901 sarebbe di L. 343,521,050 e quello delle esportazioni di L. 229,087,482.

Quanto alle importazioni di merci francesi in Piemonte, esse nel 1901 hanno aumentato per quasi tutti gli articoli.

Gli aumenti più notevoli si constatano nelle pietre, terre, vasellami, pietre preziose, passate da 46 milioni di chili nel 1900 a 62 nel 1901; nelle lane, crini e peli, da 3 milioni a 5 milioni; nella carta e fiori, da 1,859,000 a 2,250,000.

Quanto alle esportazioni dal Piemonte in Francia, si notano degli aumenti nei vini, oli, cotoni, prodotti chimici, seterie.

Il rapporto passa poi ad esaminare i vari erticoli di produzione italiana; cita, riguardo ai cereali, la circolare del Ministero dell'Agricoltura alle Camere di Commercio e ai Comizi agrari circa i modi per estendere la coltura del grano; parla dei recenti scioperi avvenuti in Italia e della crisi che attraversa in Piemonte la coltura del riso.

Circa ai vini, nota come le cantine cooperative sôrte nell'Astigiano e nel Monferrato, abbiano preso in due anni uno sviluppo importante, e come si siano prese utili iniziative contro l'abuso delle marche false sui vini, specialmente del Chianti.

Circa le frutta, il rapporto, constata i crescenti progressi dell'esportazione italiana in Germania e nota come sui mercati tedeschi si cominci a introdurre la verdura genovese.

Il console a questo proposito raccomanda ai produttori francesi di curare molto le loro spedizioni se non vogliono esser battuti dalla concorrenza italiana.

Circa le sete, il rapporto dice che la campagna 1901-902 non sarà considerata felice negli annali dell'industria piemontese, non avendo essa mostrato negli acquisti la stessa saggia prudenza degli industriali lombardi.

Il rapporto poi studia la crisi dell'industria della seta in Piemonte, che dice causata dalla decadenza degli articoli di lusso e dalla difficoltà che prova l'industria piemontese nell'adattarsi alle nuove domande dei consumatori, causa la vecchiezza del suo macchinario inadatto alla nuova produzione.

Circa l'industria della lana, il rapporto nota lo sviluppo ad essa impresso dalla trasformazione della forza idraulica in energia elettrica e dice che l'energia idraulica ancora disponibile in Piemonte, si eleva a circa 600,000 cavalli.

Circa il cotone, il rapporto constata che l'esportazione dell'Italia, rappresentata quasi interamente dai tessuti uniti tinti, è decuplicata in 10 anni, e che nell'importazione la Francia figura vantaggiosamente negli articoli fili semplici crudi.

Circa i prodotti metallurgici, il console francese consiglia i ferrieri francesi a tentare in Piemonte la vendita dell'eccedente loro produzione che fanno ora vendere a prezzi ridotti ad Anversa.

Il rapporto chiude accennando all'Esposizione di Torino che chiama « un concorso magnifico il quale attira i visitatori di tutte le nazioni ».

Il commercio italo-americano. — Da una comunicazione della Camera di commercio italiana in New-York sull'andamento del commercio tra l'Italia e gli Stati Uniti, si rileva che la importazione di prodotti italiani negli Stati Uniti, durante il mese di giugno dell'anno corrente ascese a doll. 2,548,000, contro doll. 2,309,806 nel giugno del 1901.

In giugno l'importazione di seta greggia e seterie dall'Italia è stata di dollari 724,800, contro dollari 816,898 nel 1901. L'importazione di latticini italiani è ascesa a doll. 94,367, contro doll. 77,041. Quella di agrumi italiani è ammontata a dollari 645,700, contro doll. 497,102.

Il valore dei vini italiani importati nel detto mese è stato di doll. 32,584 contro 28,717 nel giugno 1901.

L'esportazione dagli Stati Uniti in Italia durante il mese di giugno dell'anno in corso, è stata di doll. 2,871,000, contro doll. 2,085,712 nel giugno dell'anno scorso.

Nuovo canale svedese. — Si progetta di costruire un nuovo canale tra Gothenburg e Wenersburg. La costruzione di questo canale richiederà da 7 ad 8 anni e costerà una somma di 32 milioni di corone.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Raddusa (Catania) (23 agosto, ore 12). — Appalto dei lavori per la condottura dell'acqua potabile San Bartolo in quell'abitato, provv. agg. all'ing. Giuseppe Compagno fu Salvatore, col ribasso del 2 0[0 su L. 138,950.

Municipio di Spezia (25 agosto, ore 10). — Appalto dei lavori compresi nella seconda parte del progetto di sistemazione del vecchio cimitero di Marinasco, per L. 8000. Cauz. provv. L. 800. Dep. spese L. 200. Consegna lavori 3 mesi.

Municipio di Pietrasanta (Lucca) (26 agosto, ore 10). — Appalto dei lavori di allacciatura della sorgente di Rotaiola presso il villaggio di Strettoia e la conduzione delle sue acque in diversi punti del detto villaggio, nonchè la costruzione di quattro pubbliche fonti, per L. 10,078.60. Cauz. provv. L. 400. Dep. spese L. 200. Consegna lavori 2 mesi. Fatali 11 settembre, ore 12.

R. Prefettura di Porto Maurizio (26 agosto, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori di rafforzamento nel molo di Levante per il tratto foraneo lungo metri 120 del porto di Oneglia, per complessive L. 77,814.21. Cauz. provv. L. 3000. Def. 10 0[0. Consegna lavori 18 mesi. Docum. 20 agosto.

Municipio di Viterbo (Roma) (26 agosto), — Appalto dei lavori per la sostituzione delle coperture in lastre di piombo a quella di ardesia nelle arcate del portico del Cimitero, per L. 8600 provv. agg. col rib. del 4 0[0 al signor Luigi Grandori, domic. a Viterbo, piazza della Rocca. Cauz. provv. L. 600. Def. L. 1200.

Municipio di S. Giovanni a Teduccio (Napoli) (27 agosto, unico def.). — Appalto dei lavori per il rappezzamento del lastricato di basoli del Corso San Giovanni con la sistemazione e rilastricamento di alcune strade interne, per L. 69,832.71. Cauz. provv. L. 6883. Dep. spese L. 1500. Def. un settimo. Consegna lavori 180 giorni. Docum. 26 agosto.

Direzione Autonoma del Genio Militare di Taranto (28 agosto, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori per la costruzione del laboratorio elettrico nel R. Arsenale marittimo (fabbricato n. 5) per L. 42,000. Cauz. provv. L. 4200. Docum. 26 agosto, ore 16.

Municipio di Ricigliano (Salerno) (30 agosto, ore 12, unico def.). — Appalto dei lavori per la condottura dell'acqua potabile, per L. 20,000, di cui L, 17,969.24 a base dasta. Cauz. provv. L. 500. Def. L. 1000.

R. Prefettura di Cosenza (9 settembre, ore 10, unico def.). — Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti, al completamento e consolidamento del tronco della provinciale di 2ª serie n. 28, compreso fra il Colle di Trodo e l'estremo dell'abitato di Papasidero, di m. 14,867.38 per L. 92,174.78. Cauz. provv. L. 8000. Consegna lavori 18 mesi. Docum. 31 agosto.

Deputazione Provinciale di Ravenna (11 settembre, ore 13). — Appalto dei lavori per la costruzione dei due ponti in calcestruzzo di cemento armato a travate indipendenti di S. Agata sul fiume Santerno, della lunghezza complessiva di metri 67.55 e di Cotignola sul fiume Senio, della lunghezza complessiva di m. 38.20, in adiacenza ed a sostituzione degli attuali ponti in legname, per L. 89,000. Consegna lavori 360 giorni. Docum. 10 settembre. Cauzione provv. L. 4500. Dep. spese L. 1500.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Generale Arsenale di Spezia, Napoli e Venezia (26 agosto, ore 11). — Fornitura di olio di lino naturale per L. 91,650. Cauz. provv. L. 9170. Fatali 16 settembre, ore 12.

Direzione Generale Arsenale di Spezia e Napoli (30 agosto, ore 11). — Fornitura alla R. Marina, nei RR. Arsenali di Spezia, Napoli e Venezia e nel R. Cantiere di Castellammare, di rame in pani per fusione, per complessive L. 104,940. Risultati d'asta 3 settembre, ore 11. Fatali 22 settembre, ore 12 Caus. provv. L. 10,500.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Agosto 9	Agosto 16
Azioni Ferrovie Biella	L. 536	540
» » Mediterranee	» 438	437
» » Meridionali	» 644	641
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	» 395	395
» » » (2ª »)	» 380	380
» » Secondarie Sarde	» 226	226
» » Sicule.	» 654	654
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.* . .	» 338	338.50
» » Cuneo 3 0[0	» 357	357
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1[2 °/₀ . .	» 100	100
» » Mediterranee 4 0[0 . .	» 503	503
» » Meridionali.	» 335.50	337.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 321	321.50
» » » 2ª emiss. »	314.50	314.50
» » Sarde, serie *A*. . . .	» 336	336.50
» » » serie *B*. . . .	» 336	336.50
» » » 1879	» 336	336.50
» » Savona	» 356	356
» » Secondarie Sarde . . .	» 503	501.50
» » Sicule 4 0[0 oro. . . .	» 515.50	515.50
» » Tirreno	» 507	507
» » Vittorio Emanuele . .	» 365	366

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1902-1903. — *Dal 1° al 10 Agosto 1902. — 4ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)				RETE SECONDARIA			
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze		Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	
Chilometri in esercizio .	4760	4737	+	23	1028	1033	—	5
Media.	4760	4737	+	23	1028	1033	—	5
Viaggiatori	1,645,428.19	1,526,698.52	+	118,729.67	98,865.59	89,026.45	+	9,839.14
Bagagli e cani. . . .	101,250.47	99,940.24	+	1,310.23	3,531.14	3,485.45	+	45.69
Merci a G. V. e P.V. acc.	290,178.30	302,802.46	—	12,624.16	10,992.74	11,470.98	—	478.24
Merci a P. V. . . .	2,066,710.25	2,104,147.57	—	37,437.32	81,843.60	85,392.04	—	3,548.44
TOTALE .	4,103,567.21	4,033,588.79	+	69,978.42	195,233.07	189,374.92	+	5,858.15
Prodotti *dal 1° Luglio al 10 Agosto 1902.*								
Viaggiatori	6,498,260.81	6,249,476.78	+	248,784.03	347,405.25	334,094.04	+	13,311.21
Bagagli e cani. . . .	283,878.71	278,780.06	+	5,098.65	11,347.83	10,979.43	+	368.40
Merci a G.V. e P. V. acc.	1,388,047.62	1,366,432.44	+	21,615.18	52,869.66	50,926.44	+	1,943.22
Merci a P. V. . . .	7,918,620.96	7,699,015.64	+	219,605.32	320,489.34	310,671.22	+	9,817.62
TOTALE .	16,083,808.10	15,593,704.92	+	495,103.18	732,112.08	706,671.63	+	25,440.45
Prodotto per chilometro.								
della decade	862.09	851.51	+	10.58	189.92	183.33	+	6.59
riassuntivo	3,380.00	3,291.89	+	88.11	712.17	684.10	+	28.07

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

1ª Decade — Dal 1° al 10 Luglio 1902

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1902	93,703.00	1,793.00	19,115.00	121,406.00	5,743.00	241,760.00	618.00	391.00
1901	89,700.00	1,740.00	16,562.00	110,667.00	5,523.00	224,192.00	618.00	363.00
Differenze nel 1902	+ 4,003.00	+ 53.00	+ 2,553.00	+ 10,739.00	+ 220.00	+ 17,568.00	»	+ 28.00
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1902	35,320.00	592.00	5,993.00	23,152.00	220.00	65,277.00	482.00	135.00
1901	32,520.00	539.00	4,769.00	18,828.00	211.00	56,867.00	482.00	117.00
Differenze nel 1902	+ 2,800.00	+ 53.00	+ 1,224.00	+ 4,324.00	+ 9.00	+ 8,410.00	»	+ 18.00
				STRETTO DI MESSINA				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1902	3,603.00	132.00	527.00	2,012.00	»	6,274.00	23.00	273.00
1901	2,997.00	119.00	481.00	1,451.00	»	5,048.00	23.00	219.00
Differenze nel 1902	+ 606.00	+ 13.00	+ 46.00	+ 561.00	»	+ 1,226.00	»	+ 54.00

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

BIGLIETTI SEMPLICI (1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	Londra (2) 1a classe	Londra (2) 2a classe	Parigi (3) 1a classe	Parigi (3) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Londra (4) validità	Parigi (5) 1a classe	Parigi (5) 2a classe	Parigi (5) validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais e via Boulogne)	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 85	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	158 15	149 —	102 35	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a classe		1a,2a,3a classe	1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a, 2a e 3a classe		Treno lusso PENINSULAR-EXPRESS part. da Londra il venerdì
				(*)		(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria —	—			11 — a.		—		—
Douvres —	11 05 a.			1 — p.		11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
	(F) W.R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 30 p.		3 — p.		1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.						2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.						2 31 a.		
Folkestone Par.			11 50 a.		4 10 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime o.E.occ. Arr.			1 30 p.		5 50 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.			1 34 p.		5 54 p.			
					(F) W.R.			
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.			2 10 p.		6 17 p.			
Boulogne (Buffet) Central Arr.		2 12 p.	2 15 p.		6 22 p.			
Boulogne (Buffet) Central Par.		2 25 p.			6 25 p.			
Amiens (Buffet) Arr.		4 12 p.		5 16 p.	—	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.		4 17 p.		5 21 p.	—	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.	6 05 p.		6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		Per la grande cintura
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	—	6 33 p.		7 58 p.	9 21 p.	7 03 a.		
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	7 16 p.		8 42 p.	10 01 p.	7 43 a.		
	1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)		1a 2a cl.	1a 2a cl.	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	9 35 p.	10 20 p.	10 30 p.	9 20 a.	2 — p.	
Dijon Arr.	12 18 p.	1 31 a.	2 16 a.	2 48 a.	3 40 a.	2 17 p.	7 08 p.	9 35 a.
Evian —	1 14 p.	8 27 a.	—	—	1 14 p.	10 48 p.	—	—
Genève —	10 45 a.	—	7 51 a.	—	11 16 a.	7 33 p.	—	—
Chamonix —	6 21 p.	10 49 a.	—	—	6 21 p.	—	—	—
Aix-les-Bains —	9 05 a.	6 12 a.	—	7 01 a.	10 19 a.	7 01 p.	12 23 a.	1 46 p.
Chambéry —	9 37 a.	6 41 a.	—	7 25 a.	10 55 a.	7 35 p.	12 47 a.	2 06 p.
Modane —	1 46 p.	—	—	10 02 a.	8 04 p.	—	3 34 a.	4 51 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). Arr.	18 55	—	—	14 22	4 55	—	8 20 a.	21 16
Torino Par.	20 —	—	—	14 50	6 45	—	8 45	Sleeping-cars con Dining-car
Novara Arr.	21 56	—	—	16 47	9 14	—	10 55	
Milano Arr.	23 05	—	—	17 45	10 15	—	12 6	
Venezia Arr.	—	—	—	23 30	—	—	18 45	
Torino Par.	20 05	—	—	15 —	5 25	—	8 40	
Genova Arr.	23 20	—	—	18 25	8 45	—	12 —	
San-Remo —	5 45	—	—	23 33	—	—	16 44	
Pisa —	3 20	—	—	23 25	12 35	—	17 —	
Firenze —	7 15	—	—	1 20	17 28	—	19 15	
Livorno —	5 36	—	—	0 7	15 5	—	18 —	
Roma —	10 10	—	—	7 —	19 15	—	23 43	
Napoli —	18 35	—	—	13 36	0 35	—	7 —	
Brindisi —	—	—	—	8 16	—	—	18 7	
Torino Par.	20 05	—	—	—	—	—	8 40	21 30
Alessandria Arr.	21 32	—	—	—	—	—	10 13	22 59
Bologna —	2 31	—	—	—	—	—	14 50	3 01
Ancona —	7 13	—	—	—	—	—	23 —	6 40
Brindisi —	21 48	—	—	—	—	—	10 59	17 20
Firenze —	6 34	—	—	—	—	—	18 3	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma —	13 10	—	—	—	—	—	23 25	
Napoli Arr.	18 35	—	—	—	—	—	7 —	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) Par.	8 50	—	—	15 5	Lusso	—	—
Roma —	14 30	—	—	23 10	—	—	—
Firenze —	21 10	—	—	6 10	—	—	—
Brindisi —	7 —	—	—	17 33	—	—	—
Ancona —	20 25	—	—	5 35	—	—	—
Bologna —	1 35	—	—	10 30	—	10 30	—
Alessandria —	7 15	—	14 20	17 10	—	21 55	—
Torino Arr.	9 2	—	16 05	19 10	—	23 35	—
Brindisi Par.	—	—	18 35	—	—	9 42	—
Napoli —	8 50	—	15 50	—	—	23 15	—
Roma —	14 50	—	21 —	—	14 20	8 15	—
Livorno —	21 6	—	2 —	8 30	19 25	13 15	—
Firenze —	19 35	—	21 5	7 15	17 30	12 10	—
Pisa —	22 15	—	3 5	9 8	20 45	15 —	—
San Remo —	18 32	—	1 45	8 9	—	14 15	—
Genova —	3 5	—	7 5	14 55	0 35	20 —	—
Torino Arr.	7 —	—	10 25	19 10	4 50	23 35	—
Venezia Par.	—	—	—	8 45	—	14 —	—
Milano Par.	—	—	7 5	16 —	—	20 15	—
Novara —	—	—	8 7	17 1	—	21 15	—
Torino Arr.	—	—	10 20	19 5	—	23 10	—
	(D)						
Torino Par.	7 45	—	13 30	19 30	—	—	24 —
Modane (ora franc.) —	11 40 a.	—	5 45 p.	10 22 p.	—	—	3 20 a.
Chambéry —	3 8 p.	—	9 15 p.	12 36 a.	—	6 46 a.	5 57 a.
Aix-les-Bains —	3 43 p.	—	9 47 p.	12 59 a.	—	7 18 a.	6 20 a.
Chamonix —	7 40 a.	—	4 20 p.	—	—	—	—
Evian —	12 37 p.	—	7 22 p.	—	—	4 8 a.	—
Genève —	1 50 p.	—	7 35 p.	9 28 p.	—	5 55 a.	3 27 a.
	1a cl.						
Dijon —	11 37 p.	—	2 39 a.	5 22 a.	—	1 25 p.	11 33 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	5 — a.	—	7 23 a.	9 41 a.	—	6 21 p.	5 15 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 11 a.		—	10 19 a.	—	6 50 p.	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	7 52 a.		—	11 4 a.	—	7 42 p.	
	1a,2a,3a	1a 2a cl.	(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl. W.R.(A)		Pranso 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	8 15 a.	—	9 45 a.	11 35 a.	—	9 — p.	
Amiens (Buffet) Arr.	9 52 a.	—		1 — p.	—	10 46 p.	
Amiens (Buffet) Par.	9 57 a.	—		1 4 p.	—	10 51 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	11 28 a.	—			—		
Boulogne (Buffet) Central Par.	11 30 a.	11 40 a.			—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.	11 35 a.	—			—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.	11 50 a.	—			—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora E. occ. Par.	11 46 a.	—			—		
Folkestone Par.	2 — p.	—			—		
Boulogne-Tintelleries Arr.		11 44 a.			—	12 31 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.		11 46 a.			—	12 33 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.		12 27 p.		2 55 p.	—	1 12 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.		12 35 p.	1 5 p.	3 01 p.	—	1 21 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.		1 20 p.		3 19 p.	—	1 39 a.	
Calais Maritime ora Eur. occ. Par.		1 16 p.		3 15 p.	—	1 35 a.	
Douvres —		3 5 p.		5 15 p.	—	3 40 a.	
Londres Victoria Arr.		—		7 — p.	—	—	
Londres Ch.-Cross Arr.	3 45 p.	4 55 p.		—	—	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — *Vetture dirette da Boulogne verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Boulogne a Milano e Venezia col treno che parte da Boulogne alle 6.17 p. e da Parigi-Lione alle 10.20 ant. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Calais col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 11.35 ant. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 40 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino.

TORINO, 1902 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2.

G. Pastori Dirett: prop. Responsabile

ANNO XXXV. Sabato, 23 Agosto 1902 NUM. 34

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA .... L.	20	11	6
PER L'ESTERO .... »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi .... Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

FERROVIA BIELLA-GATTINARA

Riferiamo alcuni dettagli più importanti del progetto della linea Biella-Gattinara, elaborato dagli ingegneri Lanino e Manfredini che fu, come abbiamo annunciato nel numero 32, approvato in massima nell'adunanza tenuta a Biella il 7 corrente.

La linea progettata, partendo dall'attuale stazione di Biella della ferrovia Santhià-Biella opportunamente ampliata, si svolge in sede propria con eguale livelletta, e parallelamente e addossata alla linea Santhià fino alla progressiva 2000 circa alla quale si stacca per superare presso la cappella detta di S. Maurizio il ciglione scendente a picco sulla valle del Cervo. Tale punto singolare della linea implica tre gruppi di lavori, cioè: una trincea avente una profondità massima di m. 20 in terreno naturalmente stabile, un ponte sul Cervo di m. 250 di complessivo sviluppo ed in ultimo un rilevato attraverso la piana del Cervo di m. 8 di altezza massima.

Con tale complesso di opere che costituisce il nucleo di lavori più importante di tutta la linea, ci è dato superare i m. 38 circa di salto verticale rappresentati dal ciglione del Cervo tenendo la pendenza massima inferiore al 20 0[00] prefissato come limite massimo pel tronco terminale Vigliano-Biella.

Partendo dalla quota 410 alla stazione di Biella, la linea raggiunge alla stazione di Vigliano la quota 307 ed attraversata all'uscita da questa la ferrovia economica di Cossato passa nella valle della Chiebba nella quale si sviluppa seguendo l'andamento naturale del terreno sino allo sbocco nella Quaregnasca.

Data la prossimit dell'attraversamento della ferrovia economica alla stazione di Vigliano, riesce possibile con opportuno sistema di segnali protettori stabilito fra le stazioni di Vigliano e Chiavazza-economica, garantire pienamente in tale punto singolare la sicurezza dell'esercizio.

Superata la profonda valle della Quaregnasca alla quota 260, la linea per gli abitati di Barazze e Polle viene condotta ad attraversare la valle dello Strona, in corrispondenza del Cimitero di Cossato.

Soprapassata in cavalcavia la ferrovia economica di Valle Mosso, il tracciato proposto svolgendosi sulla costa montuosa costituente la sponda sinistra dello Strona presso l'abitato di Broglio si porta a valle della strada stessa che segue con curva di ampio raggio sino al punto costituente il culmine della così detta Ratina, ove la sottopassa in terreno perfettamente stabile con una galleria di 500 m. circa di lunghezza, alla quota di 265.

Uscita di galleria, la linea, per la valletta di un confluente laterale, sbocca nella valle del Riale della Valle che attraversa in rilevato per poi portarsi attraverso il colle soggiacente alla cascina detta di Prevostura nella valle della Guisterla e per questo mediante un viadotto di 20 m. di altezza nella valle dell'Ostola rimonta svolgendosi lungo la falda montuosa che ne costituisce la sponda destra sino ad attraversarla in un punto relativamente elevato per imboccare una valletta confluente di sinistra, e per questa escire in un valloncino confluente in sponda destra della Bisingana, e per esso nella pianura di Masserano alla quota di 263 circa. Da questa, essendo il tracciato sensibilmente a valle della strada provinciale, senza alcun onere speciale di costruzione raggiunge il ciglione soprastante la valle Sesia in prossimità di Gattinara, e superato questo, in punto relativamente depresso, si poria a far capolinea alla stazione di Gattinara della linea di Santhià-Borgomanero alla quota 264.

L'armamento è preveduto con rotaie da kg. 36 in acciaio con 13 traverse su campata di m. 12; le stazioni verrebbero stabilite a Vigliano, Cossato, Masserano e Roasio oltre a quelle di Biella e di Gattinara.

Sarebbe stabilita una apposita stazione di testa a Chiavazza per servizio merci, provvedendo ad un apposito binario per l'allacciamento di questa stazione colla linea principale prima della stazione di Vigliano.

Un altro binario di allacciamento sarebbe poi stabilito a Cossato per il congiungimento della linea Biella-Gattinara con la ferrovia economica di Valle-Mosso.

I progettisti nella loro diffusa relazione si sono preoccupati di esaminare la opportunità o meno di adottare nella progettata linea la trazione elettrica, arrivando alla conclusione negativa per ragioni di convenienza economica.

La costruzione e l'equipaggiamento della linea proget-

tata importa una spesa valutata complessivamente dagli ingegneri autori del progetto in L. 6,400,000, delle quali 800,000 di espropriazione e 700,000 di materiale mobile, compresevi L. 800,000 per le spese di progetto, concessione, ecc., ed interessi passivi sul capitale durante il periodo della costruzione.

Il ricavo lordo di esercizio venne calcolato dai progettisti in L. 14,000 annue per chilometro; le spese d'esercizio furono ritenute nella misura più che larga del 50 0[0 dell'introito lordo, riducendosi così l'introito netto d'esercizio a L. 7000 al chilometro.

Il concorso degli enti locali venne calcolato, con misura di prudenza, in un sussidio complessivo a fondo perduto di L. 1,000,000.

Il sussidio governativo d'esercizio fu computato soltanto nella cifra media di L. 3500 al chilometro, per tener conto del fatto che sul tratto Biella-Cossato esiste già la ferrovia economica sussidiata dal Governo con L. 3000 annue.

Dati questi introiti e questi sussidi risulta sul capitale impiegato un interesse complessivo del 6 0[0 al lordo dagli ammortamenti.

FERROVIA ELETTRICA BERLINO-ZOSSEN

È stato pubblicato negli annali di *Glaser* un importante articolo sui risultati della linea di prova per la trazione elettrica fra Berlino e Zossen. Le due carrozze automotrici esperimentate percorsero 3000 km. ad una velocità di 100 km. nelle prime prove e di 130 km. nelle susseguenti. Il voltaggio era di 6000 a 8000 V. e la frequenza di 25 a 30. Più tardi il voltaggio giunse a 13000 e la frequenza a 48: e la velocità raggiunse i 160 km. Si rilevò allora che a velocità maggiore di 130 km. le vetture presero movimenti anormali sensibili, quantunque il loro peso sia di tonn. 90 circa senza viaggiatori (ogni vettura può portare 50 viaggiatori): si osservò oltre alle cattivissime condizioni di marcia che altresì le rotaie si deformavano ed allora si dovette stabilire di non oltrepassare la velocità di 130 km. ed a questa velocità si fecero gli studi sui consumi d'energia elettrica.

All'incamminamento si otteneva una velocità di 100 km. in un percorso da 2000 m. a 3200 in 138 a 220 secondi: e questo risultato si aveva impiegando una forza di 1000 cavalli, mentre i motori hanno una capacità di 3000 cavalli: ma d'altra parte non era necessario ottenere una accelerazione maggiore.

La frenatura fu oggetto di molti studi ed esperimenti. Le vetture sono dotate di freno a mano, freno ad aria Westinghouse e freno a corrente contraria alimentata da una batteria di accumulatori situata nella vettura. Col freno ad aria si è trovato: che il percorso occorrente per fermare la vettura è maggiore di quello che era preventivato dal calcolo: che i ceppi si riscaldarono potentemente; si provò il ceppo vuoto ripieno d'acqua di raffreddamento ma con scarso risultato pratico. I risultati ottenuti col freno a corrente contraria non furono molto soddisfacenti: si ritiene saranno più soddisfacenti ad ancora maggiori velocità.

L'autore però dice in conclusione che il metodo impiegato per fornire la corrente alternativa ad alta tensione col trolley fu assai soddisfacente, il che fa ritenere possa essere pure soddisfacente aumentando ancora la velocità: che l'impiego dei motori polifasici non presenterà difficoltà. Restano però alcuni punti di dettaglio come la frenatura su cui deve fermarsi l'attenzione dei costruttori prima di giungere a conclusioni del tutto soddisfacenti.

LE FERROVIE METROPOLITANE

Comprendonsi in questa denominazione generale le ferrovie destinate alle comunicazioni interne delle grandi città ed a quelle delle città stesse con i sobborghi e con le residenze estive. Esse sono specializzate pel traffico viaggiatori, ma, limitatamente di solito ad alcune ore notturne, vi si esercita pure il servizio delle merci destinate all'approvvigionamento dei mercati centrali.

Ad una grande città fanno capo sempre varie linee ferroviarie provenienti da direzioni diverse, ma, essendo il nucleo centrale dell'abitato generalmente inaccessibile, esse si arrestano alla periferia, ed ivi sorgono le stazioni. Ben presto si sente il bisogno di allacciare queste l'una all'altra, perchè riesca possibile alle merci e ai aiaggiatori in transito di proseguire senza trasbordo per destinazioni diverse da quelle onde provengono.

Nasce quindi una linea a circuito chiuso, una linea che i Francesi chiamano: *di cintura*, gli Inglesi: *di giunzione* (*junction railway*) e i Tedeschi: *anello* (*Ringbahn*). Ma questa non è ancora la vera metropolitana, giacchè facilmente rimarrà discosta dall'abitato e verrà utilizzata solamente pel traffico di transito. In tal caso verrà creata una nuova linea circolare concentrica e interna alla precedente, che sarà in vari modi allacciata anch'essa alle stazioni e servirà specialmente ai bisogni cittadini. Queste linee periferiche, avviluppanti le città e allaccianti i sobborghi, verranno poi completate con arterie trasversali tendenti tutte verso quel centro che ogni grande città possiede e donde s'irraggia la vita cittadina.

Si giungerà così ad avere una rete la cui figura avrà qualche analogia con quella di una ruota.

Le reti cittadine di Londra, Berlino, Vienna e Parigi, le sole città che in Europa siano dotate di vere e proprie metropolitane, mostrano i caratteri suindicati pressochè con identità di termini. Così l'*inner circle* di Londra corrisponde al *Nord Ring* ed al *Sud Ring* di Berlino, alle due circolari Nord e Sud di Parigi e finalmente al circuito chiuso costituito da tre delle quattro linee che formano la metropolitana viennese. Tutte hanno una grande arteria diametrale che segue la direttiva del movimento cittadino più intenso, l'arteria aorta, si potrebbe dire, della città; a Londra la Central London, che segue l'*Oxford Street;* a Parigi, la trasversale Est-Ovest da Porta Maillot a Porta Vincennes, che passa accanto al Louvre lungo la via di Rivoli; a Berlino la linea centrale della *Stadstbuhn*, che segue l'Unter den Linden.

L'intensità del movimento cittadino e la densità dell'abitato non permettono a queste, che sono ferrovie vere e proprie con velocità rilevanti, di stabilirsi sul suolo stradale comune, ond'è ch'esse, quando non potranno, come in parte quelle di Berlino, nascondersi in una trincea abilmente mascherata, dovranno internarsi nel sottosuolo o elevarsi al di sopra del suolo comune con alti viadotti. A Londra il sistema sotterraneo è prevalso, anzi tende ad estendersi tanto che il Parlamento ha dovuto nominare un Comitato che studiasse il miglior mezzo di utilizzare il sottosuolo, e le condizioni di tracciato e di allacciamento fra le varie ferrovie da imporsi in occasione di nuove domande di concessione. L'*Underground* di Londra è la più antica ferrovia metropolitana, essendo stata costruita nel 1866. Essa è finora esercitata a vapore; ma ne è prossima la trasformazione a trazione elettrica col sistema della terza rotaia a corrente continua. Ciò varrà a rendere il servizio più rapido e ad evitare il grave inconveniente del fumo, che se oramai, in seguito a vari provvedimenti adottati, non dà luogo a veri casi d'intossicazione come quelli verificatisi nei primi anni, costituisce pur sempre un noiosissimo incomodo.

La maggior velocità che si potrà ottenere con la trazione elettrica, in grazia del più rapido avviamento dei treni, gioverà a mettere questa linea in grado di sostenere la for-

midabile concorrenza che le fa ora la Central London e le faranno le altre sei o sette linee elettriche, in corso di costruzione o di studio, che tagliano tutte il « circolo interno » in due punti.

Inutile aggiungere che queste linee sotterranee sono costosissime: si parla di 3 a 7 milioni di spesa per chilometro!

Segue in ordine di tempo la Metropolitana di Berlino (aperta nel 1882), che, a parere di un tecnico illustre, l'Haag, rappresenta una delle migliori soluzioni del problema dei trasporti nelle grandi capitali. A differenza delle altre metropolitane, che si sono andate costituendo per via di elementi eterogenei saldati l'uno all'altro come meglio si potè, quella di Berlino apparisce come l'applicazione di un concetto razionale, resa possibile dalle condizioni della città, in cui la topografia, lo sviluppo edilizio, la circolazione stradale non presentano alcuna anomalia.

Componesi, come abbiamo già accennato, di due linee semicircolari che toccano i vari importanti sobborghi di Berlino e di una linea diametrale (Stadtbahn), che passa in prossimità dei punti più centrali della città (Unter den Linden, Museo, Schloss-Platz, ecc.), la quale, chiusa entro un taglio felicemente tracciato, quasi non si vede; appare soltanto alla traversata delle vie, che supera con ponti metallici di non sgradevole aspetto. Quando poi la linea corre su viadotto libero, botteghe di bella architettura occupano le arcate.

A queste linee si è recentemente aggiunta quella fra il ponte di Varsavia e il giardino zoologico, con una diramazione dalla stazione di Potsdam alla piazza Alessandro, parte sotterranea e parte su viadotto, esercitata a trazione elettrica. Si è così completato il sistema delle comunicazioni interne di Berlino.

I risultati ottenuti sono soddisfacentissimi. Si attribuisce alla metropolitana il rapido e considerevole sviluppo che ha preso durante questi ultimi tempi l'abitato di Berlino. I vantaggi derivanti alla popolazione sono grandissimi, specialmente per l'influenza esercitata, colla facilitazione del trasporto, sul benessere delle classi operaie.

Nei riguardi del buon mercato e della facilità dei trasporti, si vuole che Berlino sia una delle città del mondo meglio servite.

La metropolitana di Vienna comprende quattro linee: quella dei sobborghi, quella di circonvallazione, quella della vallata della Vienna e finalmente la linea della vallata del Danubio. Sono in tutto 47 km. circa, che costarono 148 milioni e mezzo, cioè più di 3 milioni per chilometro. In parte è aerea, in parte in trincea, in parte in galleria; entro l'abitato la linea è sotterranea o su viadotto, secondo le esigenze della circolazione.

L'esercizio si fa a vapore con locomotive provviste di apparecchi fumivori, ma già furono fatti esperimenti per l'applicazione della trazione elettrica.

La metropolitana di più recente costruzione è quella di Parigi. La capitale francese ha atteso tanto a provvedersi di un rapido mezzo di comunicazione interna solo per ragioni estrinseche: la discussione, prolungatasi per anni e anni, sui vari progetti e sul sistema da adottare, il timore che la popolazione parigina mal si adattasse ai viaggi sotterranei, una divergenza di vedute fra lo Stato e la città di Parigi circa il carattere della rete urbana, che il primo voleva allacciare alle linee delle grandi Compagnie, e l'altra invece mantenere indipendente e riservata alla sola circolazione urbana, furono cagione che, mentre il primo progetto datava dal 1856, solo mezzo secolo dopo, e cioè all'epoca dell'ultima Esposizione universale, potè essere inaugurata la prima linea di quella metropolitana. Questa prima linea, completamente sotterranea, come saranno i sette decimi dello sviluppo di tutta la rete progettata, va da Porta Maillot a Porta Vincennes. Le altre linee in corso di costruzione o in progetto sono: due circolari, una Nord, l'altra Sud, aventi ambedue origine a Porta Dauphin e terminanti alla place de la Nation, due trasversali Nord-Sud da Porta Orléans a Porta Clignancourt e dalla piazza d'Italia al Boulevard di Strasburgo, ed un'altra trasversale Est-Ovest dal Boulevard de Courcelles a Ménilmontant.

In tutto sono km. 64,697 del costo previsto di 180 milioni.

Se si tien conto di altre due linee non ancora concesse, ma che si ritengono necessarie al completamento del sistema, e che costeranno altri 52 milioni, si ha la spesa totale di 232 milioni per la lunghezza di 78 km., ciò che vuol dire 3 milioni circa per chilometro, ai quali bisogna aggiungere altre L. 800,000 pel materiale mobile e fisso; si può dire adunque che la metropolitana di Parigi importerà la spesa complessiva di 300 milioni.

La trazione si fa coll'elettricità, col sistema a corrente continua e terza rotaia, quello cioè che ormai si riconosce più adatto per ferrovie a grande traffico e frequenti fermate.

La circolazione dei treni non ha luogo in senso continuo, ma le varie linee sono percorse a navetta. Per evitare la necessità di girare le vetture automotrici in fin di corsa, alle stazioni terminali è stata data la forma che i Francesi dicono *en raquette;* i due binari si ripiegano con una stretta curva, l'uno sull'altro, in modo che il treno in arrivo, dopo aver percorso la curva, si trova al principio del binario di ritorno e orientato all'inverso.

È evidente ehe nessuna metropolitana possa fare a meno di un sistema di blocco, attesa l'intensa circolazione che su di esse si esercita; così su quella di Parigi è stato applicato il sistema automatico Hall e su quella di Londra il blocco Spagnoletti, che fu uno dei primi sistemi inventati per la protezione dei treni.

Data così un'idea delle quattro metropolitane esistenti in Europa, diremo in modo generale della funzione e dell'importanza di queste ferrovie.

I vantaggi che le metropolitane presentano sugli altri mezzi ordinari di trasporto in comune sono notevoli. I servizi di omnibus e di tramvie meccaniche non offrono velocità superiori in media a km. 8 e 15 rispettivamente; le vetture si succedono a intervalli, che per gli ingombri dell'ordinaria circolazione non possono essere molto brevi; rappresentano un continuo pericolo pei pedoni ed ingombrano le strade cittadine; turbano la prospettiva dei fabbricati e dei monumenti. Le metropolitane possono invece fare un servizio con partenze ogni tre o quattro minuti, con velocità medie di km. 20 a 30 l'ora ed a prezzi molto ridotti. I viaggiatori non sono poi obbligati ad attendere all'aperto la vettura su cui intendono salire, come avviene per le tramvie, ma hanno a loro disposizione delle vere stazioni, nelle quali possono ricoverarsi durante l'attesa.

È vero che il viaggiare sotterra è molto meno piacevole che nelle animate strade cittadine, ma questa è una considerazione secondaria, perchè due cose principalmente premono al pubblico, la celerità e l'economia.

Che queste ferrovie di città corrispondano ad un vero bisogno, lo prova poi l'enorme movimento cui esse dànno luogo. Sulla metropolitana di Londra corrono annualmente 3 milioni di viaggiatori per chilometro; su quella di Berlino quasi altrettanto; sulla Manhattam Railway di New-York alquanto di più; sul Central London, che segue sotterra la grande arteria commerciale di Londra, e sulla Vincennes-Porte Maillot, a Parigi, poco meno di 5 milioni!

È notevole poi che questo nuovo mezzo di comunicazione, pur creando correnti d'intenso movimento, non influisce sinistramente sullo sviluppo degli altri mezzi di trasporto. L'Haag ha infatti osservato a Berlino che il traffico degli omnibus e delle tramvie preesistenti (circa 600 km.) ha mantenuto, anche dopo l'apertura della Stadtbahn, il suo movimento ascendente.

Di somma importanza è infine l'influenza che le metropolitane possono esercitare sullo sviluppo generale delle città. Lo stesso Haag, che sulla metropolitana di Berlino ha compiuto uno studio profondo e completo, nota che l'apertura della metropolitana, avvenuta nel 1882, ha determinato in quella città un incremento notevole della popolazione. Questa nel decennio precedente al 1882 era cre-

sciuta di 293,000 anime, e nel decennio seguente crebbe invece di 421,000. L'aumento fu rilevante specialmente nei sobborghi; così quello di Charlottemburg da 30,000 anime nel 1880 salì nel 1895 a 132,000!

A questo aumento della popolazione dei sobborghi fa riscontro il fenomeno inverso nel centro; vi è dunque uno spostamento dall'interno, ove le abitazioni sono costose e scarseggiano d'aria e di luce, verso i sobborghi, ove si trova salubrità e buon mercato. Quest'azione centrifuga è stata osservata in tutte le città che sono provviste di un sistema di rapide intercomunicazioni; al qual proposito si può notare che l'aumento del doppio nella velocità o la diminuzione a metà del prezzo di trasporto fanno crescere al quadruplo la zona, della quale si possono raggiungere gli estremi in un determinato tempo e con una spesa determinata. In tutte le grandi città avviene ciò che già da tempo si è verificato a Londra e a New-York: che cioè i quartieri centrali diventano sede esclusiva degli affari e sono quindi occupati da uffici, banche, grandi magazzini, ecc., mentre gli abitanti vanno a cercare verso i sobborghi abitazioni spaziose e salubri.

Tale fenomeno favorisce evidentemente lo sviluppo edilizio delle città e fa crescere il valore delle proprietà immobiliari nel suburbio, senza recar danno a quello nel centro, se pur anche questo non viene in definitiva avvantaggiato.

La classe operaia, per la quale sono sempre praticate speciali tariffe di favore, risente particolare vanteggio da questi mezzi rapidi di circolazione, essendo non più obbligata a cercare l'abitazione presso il luogo ove lavora, ma libera di farlo entro una cerchia di più chilometri senza grave sacrifizio di tempo e denaro.

Il servizio merci, che, come abbiam detto, sulle metropolitane si fa di solito in alcune ore di notte in cui non vi è movimento viaggiatori, ed è, ben inteso, poco rilevante, riesce specialmente utile per l'approvvigionamento dei mercati centrali.

I carri colle derrate giungono direttamente ai grandi magazzini, ove la merce viene depositata per essere offerta man mano in vendita; si ha così il doppio vantaggio della celerità del trasporto e dell'eliminazione dei trasbordi, cosa importantissima specialmente per le merci più delicate.

Dal punto di vista dell'esercizio tecnico molto hanno da guadagnare le metropolitane coll'introduzione della trazione elettrica. Si comprende subito infatti che quando la velocità di corsa è rilevante e le fermate debbono essere molto frequenti, vi sia molto interesse a ridurre il tempo necessario per ogni arresto. Sulla Vincennes-Porte Maillot di Parigi, la quale su km. 10.663 di lunghezza ha ben diciotto stazioni, cioè in media una ogni 625 m., le soste sono state ridotte sino a 10 o 15 secondi, ciò che non è possibile ottenere se non adottando, così nei treni come nelle stazioni, disposizioni tali che favoriscano il pronto salire e scendere dei viaggiatori. Ma ciò che è più direttamente conseguenza del sistema di trazione è la riduzione ottenuta nel tempo occorrente per la frenatura e per l'avviamento. Per la prima bastano 8 o 10 secondi e per l'altro da 10 a 15, sicchè ogni arresto assorbe in tutto mezzo minuto o poco più. Così la linea Vincennes-Porte Maillot presenta una velocità commerciale di 21 km. l'ora, mentre quella di corsa non supera i 30 km. Intorno a questi limiti si aggira la velocità in tutte le altre metropolitane, come vedesi dal seguente prospetto:

Indicazione delle linee	Lunghezza km.	Durata del percorso in minuti	Velocità commerciale all'ora
Metropolitana di Berlino .	14.290	36	23.8
Elevated di New-York . .	13.620	43	19.1
Metropolitana di Londra:			
Tronco I	5.070	14	21.4
» II	16.500	36	27.3
» III	18 500	34	32.5
» IV	17.300	30	34.6
Metrop. di Vienna (media per la rete urbana . .	48.298	136	21.5

Le tariffe, come abbiamo detto, sono, relativamente a quelle delle ferrovie ordinarie o delle tramvie, molto basse. Così nella metropolitana di Parigi, lunga quasi 11 km., i biglietti costano, per la 1ª classa, L. 0.25 e per la 2ª 0.15 per sola andata e 0.20 compreso il ritorno. Sul *Central London*, che ha lunghezza uguale, il biglietto costa pure L. 0.20, tanto che popolarmente quella linea viene chiamata *Two pence Railway*. A Berlino usasi una tariffa a due zone, essendo la prima limitata alla quinta stazioое oltre quella di partenza, con i prezzi di L. 0.15 e 0.30 per la prima classe e di 0.10 e 0.20 per la seconda rispettivamente. Anche a Vienna i prezzi sono fissati per zone (fino a 3 km., da 3 ad 8 e al di là di 8), e sono rispettivamente di 15, 30 e 45 centesimi in prima classe e 10, 20 e 30 in seconda. (*Genio Civile*).

LE FERROVIE RUSSE E LA TRANSIBERIANA

I russi si felicitano, e con essi il mondo commerciale ed il pubblico viaggiatore, del compimento della linea dell'Est cinese attraverso la Manciuria, linea che, completando la Transiberiana, assicura una comunicazione diretta per ferrovia fra Pietroburgo e Port-Arthur. Calcolasi che, fra non molto, il tragitto potrà essere compiuto in meno di 28 giorni.

N. R. Holloway, console generale degli Stati Uniti a Pietroburgo, ricorda, in un rapporto ufficiale, che sono dieci anni che si iniziarono i lavori di costruzione della Transiberiana, opera esclusiva di ingegneri e operai russi, realizzata attraverso grandi difficoltà ed in condizioni climateriche sfavorevoli, con una spesa di 862,625,000 franchi. La distanza fra Pietroburgo e Vladivostoch è di chilometri 10,680 e le tariffe sono le seguenti: 1ª classe, fr. 643.75; 2ª classe, fr. 437.75; 3ª classe, fr. 231.75.

Ecco del resto le distanze e le tariffe particolareggiate:

	Distanza	Durata del viaggio	Tariffa
Da Mosca a Irkoutsk:	kilom.	giorni	franchi
1ª classe, con treno express. . . .	»	9	283.25
— con treno ordinario . .	»	11	182 80
2ª classe, con treno express. . .	»	9	177.65
— con treno ordinario . .	»	11	110.70
Da Irkoutsk alla stazione di Barantchiki	97,4	ore 6	47.30 2ª cl.
Da Barantchiki a Massovaya, attraverso il Baïkal (cavalli)	65,7	4 1/2	
Da Massovaya a Stretiensk	1096,8	giorni 4	
Da Stretiensk a Blagoviestchensk (con battello a vapore)	1177,2	8 a 12	29.25
Da Blagoviestchensk a Khabarovsk (con battello a vapore)	966	6 a 9	23.45
Da Khabarovsk a Vladivostock . . .	760	1	26.25
Da Vladivostock a Port-Arthur . . .	—	4	141.60 1ª cl.
Da Khabarovsk a Port-Arthur (via Nikolskoye).	—	6	

La ferrovia della Manciuria comprende due sezioni. La principale va dalla stazione Manciuria a Sungari, ed ha 929 chilometri di lunghezza; la seconda, detta del Sud, che va da Sungari a Port-Arthur, ha 980 chilometri; infine le linea Ussiwijsk a Vladivostock ha 220 chilometri di lunghezza.

La Transiberiana è stata costrutta con rotaie leggere, chilogrammi 17.08 soltanto al metro lineare per qualcheduna; i ponti sono in legno. Si rimedia a questo inconveniente man mano che si può far fronte alle spese risultanti e che sopra certi punti rappresentano fino il 50 0[0 delle spese primitive. Tutto il personale è russo. La linea attraversa un paese che ricorda il Kaucas e la Nebraska e che è caldo e polveroso nell'estate.

Occorrono otto giorni per fare il viaggio sulla prima parte della linea fino ad Irkoutsk, ove tutti i viaggiatori cambiano treno. I treni partono da Mosca per Irkoutsk due

volte alla settimana, mercoledì e sabato, alle ore otto di sera; in senso inverso le partenze si effettuano lunedì e venerdì a mezzanotte. Ogni treno comprende 9 vetture tanto di prima quanto di seconda classe; le vetture hanno tutto il *comfort*. I viaggiatori mangiano nel vagone *restaurant* e si trovano pure eccellenti *buffets* alle diverse stazioni.

Il treno di lusso, composto di vagoni a corridoi, parte da Mosca ogni dieci giorni. I vagoni alti e spaziosi sono illuminati a luce elettrica; ciascuno comprende quattro compartimenti, indipendentemente da un salone centrale.

Tre dei compartimenti possono contenere quattro persone. Il quarto non ha che due posti. I letti, disposti in croce, sono assai ben fatti. I divani, ricoperti di cuoio rosso scuro, si possono convertire in letti per la notte. Le pareti dei vagoni sono pure rivestite di cuoio verde stampato. Le *toilettes* del treno sono elegantissime. L'acqua fredda è distribuita a profusione. Dietro l'ultimo vagone vi è un salone donde si gode lo splendido panorama del paese attraversato.

Vi sono suonerie di chiamata per il portiere e per il cameriere del vagone *restaurant*.

Il tragitto fra Irkoutsk ed il lago Baïkal dura tre ore; la traversata del lago si effettua con battelli a vapore in estate, d'inverno in slitta. La ferrovia deve contornare il lago seguendo la sponda sud, ma i lavori non saranno terminati nel 1903.

Il treno transiberiano lascia la sponda orientale all'arrivo del battello e continua la sua strada fino a Bretiensk, sul fiume Chilcka, termine attuale della linea, dopo 64 ore di viaggio.

Dei battelli a vapore circolano regolarmente fra Stietiensk e Khabarovsk sul fiume Amour; il viaggio si fa in quindici giorni, più o meno, secondo la profondità d'acqua e la durata delle fermate.

La ferrovia riprende da Khabarovsk a Vladivostock sopra una lunghezza di 640 chilometri, raggiunta in 24 ore. Da Vladivostock, dei vapori stabiliscono delle comunicazioni col Giappone, la Corea e Shanghai, come pure con San Francisco, ove si giunge in 15 giorni.

Il principe Hilkoff, ministro delle vie e comunicazioni, ha pubblicato recentemente un'eccellente guida del treno siberiano contenente tutto ciò che può interessare il viaggiatore.

La Russia sente del resto l'assoluta necessità di estendere la sua rete ferroviaria onde facilitare il movimento dei suoi raccolti e di assicurare la colonizzazione dei suoi territori ancora inabitati.

I prodotti di febbraio delle linee della Russia di Europa furono di 69,573,180 franchi in luogo di 69,403,680 fr. l'anno precedente. I due primi mesi del 1901 diedero un prodotto lordo di 145,392,385 fr. in aumento di 4,705,660 sul 1900.

Le linee che sembrano dover essere le più produttive nella Russia d'Europa, sono le linee dirette da Viatka a Kief. La prima di queste linee assicurerebbe uno sbocco alle regioni agricole del nord ed aumenterebbe l'importanza di Pietroburgo. Una linea diretta a Kief ridurrebbe d'altra parte, della metà almeno, la durata del tragitto per raggiungere questa città.

Un *ukase* imperiale è stato pubblicato ordinante la costruzione della ferrovia da Orenbourg a Tashkeut allo scopo di migliorare la situazione delle popolazioni delle provincie orientali della Russia, sempre minacciate dalla carestia, ed in pari tempo per dare del lavoro alle officine metallurgiche di queste stesse provincie che soffrono della mancanza di lavoro. La nuova linea va da Orenbourg alla stazione di Iltezki sul Mar Caspio fino a Kagolinsk, segue il fiume Syr Daria, poscia, dirigendosi verso il nord, giunge a Taschkeut. La linea avrà 1700 chilometri di lunghezza; da Orenbourg alle montagne Mugodjarsk, essa attraverserà più di 400 chilometri di buon paese agricolo. Poscia attraverserà un deserto abitato soltanto da kirghiz nomadi, ma oltre Kazalinsk essa entrerà nella ricca valle del Syr Daria che conta una popolazione di 1,500,000 anime e il cui commercio è valutato a 128 milioni di franchi all'anno. I distretti di Taschkeut e di Chikment sono i principali esportatori di cotone e la linea di Orenbourg aprirà loro un nuovo mercato.

L'ESERCIZIO FERROVIARIO
E LA CAMERA DI COMMERCIO DI VICENZA

La Presidenza della Camera di Commercio di Vicenza ha licenziato alle stampe una interessante relazione sull'esercizio ferroviario, relazione sulla quale è richiamata l'attenzione del Consiglio camerale.

In essa si prendono in esame le questioni riflettenti l'esercizio privato e quello dello Stato. La Presidenza della Camera di Vicenza si dichiara pel primo e così conclude:

« Noi siamo sfavorevoli all'esercizio ferroviario di Stato perchè esso è contrario agli interessi economici del pubblico; perchè rappresenta la *routine*, la lentezza e l'irresponsabilità, perchè perde il carattere di servizio commerciale per diventare un servizio politico, soggetto alle mutevoli influenze del Governo.

« Nonchè affidargli l'esercizio ferroviario, sarebbe opportuno di non rendere lo Stato, nemmeno compartecipante o cogerente dell'esercizio stesso, riservando ad esso come potere politico, l'esclusivo *jus imperii* sul servizio; la facoltà cioè di penetrare nell'andamento dell'azienda privata e correggerne l'indirizzo, quante volte esso cozzi col supremo interesse del pubblico.

« Non bisogna in sostanza dimenticare un solo momento che, perchè le ferrovie diano tutto l'utile di cui sono suscettibili, e con ciò soddisfacciano contemporaneamente gli interessi generali e particolari della nazione e degli esercenti, devono essere esercite *con criteri essenzialmente commerciali*, cosa assolutamente incompatibile col servizio di Stato.

« Si vuol porre valido riparo agli inconvenienti dell'attuale ordinamento ferroviario? Ebbene, si studino temperamenti adatti, ma non si ricorra ad un rimedio che sarà peggiore del male.

« Se il controllo dello Stato è risultato insufficiente, si cerchi di rimediarvi con una più efficace e pratica ingerenza, ma non si rimetta ogni cosa nelle mani dello Stato, mentre esso ha dimostrato di non saper far bene, nemmeno quel po' che gli spettava per le vigenti convenzioni.

« Guai se si pensasse di passare allo Stato tutte le imprese sulle quali esso ha diritto e dovere di controllo, e questo è risultato insufficiente. Poco rimarrebbe all'iniziativa privata. La più adatta e precisa missione dello Stato nel servizio ferroviario, non può essere che quella di arbitro fra gli interessi del pubblico e quelli delle società esercenti.

« Anzichè accentrare tutto il servizio nelle mani dello Stato, si studi il modo di accrescere le ingerenze e i controlli locali.

« Molti degli attuali inconvenienti in materia di orari e di tariffe sparirebbero, se si creassero per ogni regione, come è già stato proposto in Francia, dei Comitati locali, sotto il patronato dello Stato, da convocarsi almeno due volte all'anno col concorso dei rappresentanti delle compagnie e dei funzionari del controllo centrale per l'esame delle riforme di interesse generale, orari, numero dei treni, materiali, tariffe, ecc.

« Questo il voto concreto sul quale la Presidenza richiama l'attenzione del Consiglio.

« Nella peggiore delle ipotesi, essa propone di manifestare l'augurio che l'esercizio di Stato non si introduca di punto in bianco per tutte le linee nazionali, ma si tenti in via di esperimento su una sola parte della rete, col diretto controllo delle rappresentanze commerciali, le quali possono essere così messe in grado di esattamente valutarlo e giudicarlo in tutte le sue conseguenze ».

BIBLIOGRAFIA

PER UN NUOVO GRANDE ATLANTE.

La pubblicazione del grande **Atlante di Stieler** procede regolarmente ed è ormai giunta al 7° fascicolo. La splendidezza delle carte è veramente inaudita. Le ultime apparse, come quella della Svizzera montuosa e della intricatissima regione indiana sono magnifiche e d'una chiarezza e nitidezza rare. Abbiamo già altra volta detto del buon mercato di ogni fascicolo (L. 1 ogni due carte); ricordiamo ancora ai lettori che così possono avere in esame il 1° fascicolo scrivendo all'editore Ulrico Hoepli in Milano.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Traforo del Sempione.

Il nostro corrispondente di Iselle, in data 19 agosto corr., ci manda le seguenti interessanti notizie sui lavori della galleria del Sempione e sul modo con cui si combattono sul versante svizzero le alte temperature della roccia.

« *Versante d'Iselle.* — L'avanzamento procede bene attraversando terreni appartenenti all'epoca del Lias (calcofilliti) come aveva predetto il geologo prof. Schmidt di Basilea. La punta d'attacco ha di poco superato i m. 5100 e in questo mese *la media* dell'avanzamento giornaliero è di m. 5,60. La temperatura della roccia si mantiene sui 28° C.

« I cantieri degli allargamenti e delle murature stanno attraversando le zone acquifera e franosa che furono causa del grande ritardo subito dall'avanzata, dal mese di ottobre 1901 al mese di maggio 1902. Ciò malgrado procedono bene. Interessantissimo fra tutti gli altri è il cantiere corrispondente alla tratta franosa tra le progressive 4450 e 4490.

« I quadri metallici che furono collocati dalle squadre addette all'avanzamento, formati da travi a I alte 400 mm. subirono delle deformazioni e spostamenti, causa le enormi pressioni della roccia, cosicchè l'allargamento di tale cunicolo richiede molte cautele e rivestimenti di muratura molto robusti. L'allargamento e la muratura di rivestimento in questa tratta procede in questo modo: dapprima si fa lo scavo per l'arco rovescio e parte dei piedritti; murati questi si continua lo scavo per i piedritti sino al piano d'imposta del volto. I vani compresi tra i piedritti ed i ritti dei quadri metallici vengono riempiti con muratura provvisoria. Indi si procede allo scavo ed alla muratura della calotta la quale richiede l'impiego di centine ed armature robustissime. Si fanno anelli di m. 3, mentre nella roccia senza pressioni gli anelli avevano sempre una lunghezza costante di m. 10.

« La quantità dell'acqua uscente dal tunnel è in questi ultimi mesi aumentata; si hanno ora 1200 litri al secondo. Essa diminuirà nuovamente nell'inverno per poi aumentare nell'estate ventura. Si verifica lo stesso regime già osservato nella galleria di Tenda, come l'Impresa del Traforo aveva previsto. La temperatnra dell'acqua misurata nel canale presso il portale è di 13°.

« *Versante di Briga.* — L'avanzamento su questo versante rallenta alquanto perchè a partire dalla progressiva 7500 circa è entrato in una roccia dura che somiglia tutta al gneiss di Antigorio che si attraversò sul versante di Iselle per più di 4 chilometri. Anche in ciò ha ragione il prof. Schmidt il quale nel suo ultimo profilo geologico previde tale gneiss sotto il massiccio del M. Leon. Anche sul lato italiano al chilometro 6 si dovrebbe entrare nuovamente nello gneiss d'Antigorio. L'avanzata ha raggiunto la progressiva 7650; cosicchè restano a forarsi complessivamente dai 2 attacchi m. 7000. La media giornaliera dell'avanzamento del mese corrente è di m. 5,40.

« La temperatura della roccia è di 53° C. Dopo lo sparo delle mine i detriti della roccia presi in mano scottano e l'aria è caldissima. Con l'impiego di acqua fredda polverizzata si vincono tali enormi temperature.

« Havvi una conduttura di 253 mm. di diametro tutta isolata con pezzettini di carbone di legno tenuti attorno alla tubazione per mezzo di una lamiera di ferro cilindrica di 1 mm. di spessore ermeticamente chiusa. Lo spessore dello strato isolante è di 70 mm.

« L'acqua viene mandata in galleria per mezzo di potenti centrifughe della casa Sulzer di Winterthur che fanno 1200 giri al minuto. Essa pompata dal Rodano con la temperatura di 9° C. e 40 atm. di pressione andrà all'avanzata dopo un percorso di più di 8 chilometri con soli 12° C e con 20 atm. di pressione. Con opportuni getti di tale acqua si riesce a vincere in un modo semplice ed economico l'alta temperatura della roccia; difatti la temperatura dell'aria alla punta d'attacco non supera mai i 30° C e la sua media è di 25° C.

« I cantieri degli allargamenti e della muratura si trovano in condizioni ancora migliori.

« Anche le due tubazioni di 120 mm. di diametro ad alta pressione (100 atm) che portano l'acqua alle perforatrici e agli iniettori per la ventilazione delle avanzate sono isolate e collocate nel tunnel di ventilazione come la precedente.

« Un tale impianto per il raffreddamento dell'aria si farà pure a Iselle quando se ne sentirà il bisogno.

« Si prenderà l'acqua per la refrigerazione dalle sorgenti stesse della galleria che sgorgano dal calcare alla progressiva 4400 circa con forti pressioni e bassa temperatura (11°).

« Come vedesi, l'Impresa Brandt, Brandau e C. non risparmia spese pur di sollecitare per quanto è possibile il compimento di questa opera colossale su cui sono rivolti gli occhi di tutto il mondo civile. La prova più evidente che al Sempione la scienza e l'energia non mancano è questa che in meno di 4 anni malgrado le enormi difficoltà incontrate, specialmente sul versante italiano, si riescì a forare 12700 metri di galleria da soli 2 attacchi, e tale lunghezza devesi moltiplicare per 2, perchè, come i nostri lettori sanno, al Sempione si costruiscono due gallerie parallele in luogo di una sola a doppio binario. Quanti progressi ha fatto la scienza delle costruzioni dei tunnels dopo l'esperienza del Cenisio e del S. Gottardo! »

><

L'inaugurazione delle nuove ferrovie elettriche valtellinesi.

Veniamo informati che, radunatasi la Commissione governativa e per voto favorevole di questa, sui due tronchi ferroviari Colico-Sondrio e Colico-Chiavenna, a partire dal primo di settembre verrà sostituita la trazione elettrica all'esercizio a vapore.

Le prove che proseguono da parecchi mesi, hanno dato eccellenti risultati. Tra le esperienze fatte fu interessantissima quella di provocare la rottura di uno dei fili che portano la corrente ad alto potenziale al disopra della linea, in modo che il filo stesso cadesse sulla vettura. Si temeva che il fatto dovesse provocare danni considerevoli od incendiare la vettura stessa, ed invece i tecnici

hanno potuto accertarsi che tali gravi pericoli non esistono.

L'impianto elettrico pel primo tratto Lecco-Colico non è ancora ultimato. Manca però di completare soltanto il finimento della linea aerea per qualche dettaglio di importanza relativa.

Aperta così all'esercizio questa ferrovia, avremo in Italia i modelli più accurati ed importanti di ferrovie elettriche per percorsi relativamente lunghi, l'uno di splendido successo — a terza rotaia (corrente continua ed a basso potenziale) — sulla Milano-Varese-Porto Ceresio; l'altro — a conduttura aerea ed a corrente alternata trifase ad alto potenziale — sulle ferrovie valtellinesi.

I risultati delle esperienze su questi tronchi, importantissimi per sè stessi e per l'avvenire delle nostre ferrovie, hanno pure interesse grandissimo pei tecnici che lungamente hanno discusso intorno alla preferenza da accordarsi all'uno od all'altro dei due sistemi.

><

La frenatura dei carri nelle grandi stazioni di smistamento.

Sappiamo che fra pochi giorni una Commissione mista di funzionari dell'Ispettorato governativo delle Strade Ferrate e della Società Mediterranea si recherà in Germania a visitare alcune stazioni, specialmente della Direzione di Colonia, per studiare praticamente l'azione dei mezzi di frenatura pei carri nelle grandi stazioni di smistamento.

La Commissione è composta degli ingegneri Spreafico e Messerizi per parte del Governo, e Zanotta e Norcen per parte della Società Mediterranea.

><

La direttissima Bologna-Firenze.

Il Governo ha preso impegno coi rappresentanti di Firenze e Bologna di far studiare il progetto per una ferrovia direttissima tra le due città. Ora il Ministro dei Lavori Pubblici, on. Balenzano, ha deliberato di nominare una Commissione speciale che si occupi di questi studi.

Sappiamo che il Ministro d'Agricoltura e Commercio ha designato a suo rappresentante in questa Commissione il cav. Baldacci, ingegnere-capo delle miniere; il Ministero della Guerra ha delegato a rappresentarlo il colonnello di Stato maggiore Piacentini, ed il Ministero del Tesoro il comm. Mercadante.

><

Nuova fermata sulla linea Gallarate-Varese.

L'Ispettorato delle Strade Ferrate approvò il progetto di impianto di una nuova stazione nella località detta Caravia sulla linea Gallarate-Varese.

><

Esercizio economico sulla Treviso-Motta.

Siamo informati che la Direzione generale delle Strade Ferrate Meridionali sta attendendo alla compilazione del progetto relativo all'esercizio economico parziale sulla linea Treviso-Motta, e cioè limitato ai viaggiatori, bagagli, cani e biciclette. Il progetto stesso sarà fra breve sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici unitamente alle nuove norme per la circolazione sulle linee ad esercizio economico di cui ancora si manca.

><

La Relazione sulle ferrovie per l'anno 1900.

(Seguito).

I viaggiatori trasportati nell'anno 1900, esclusi quelli con biglietto di abbonamento e circolari, combinati circolari, combinati di andata e ritorno e ad itinerario combinabile ne ascesero a N. 59,695,420, con un aumento di N. 1,780,711, degli analoghi trasporti nel 1899, che furono N. 57,914,709.

I biglietti circolari, combinati circolari, combinati di andata e ritorno, ad itinerario combinabile, a zone (regionali) di abbonamento normali e per studenti venduti nell'anno 1900 furono N. 334,077: mentre nel 1899 furono N. 256,818; d'onde un aumento nel 1900 di N. 77,259.

I dati delle merci trasportate *a grande velocità* nell'anno 1900, sono i seguenti:

a) Quantità delle spedizioni: bagagli, giornali, campioni e cani N. 1,996,020; pacchi ferroviari fino a 20 chilogrammi, N. 2,133,107; merci a carro completo N. 3775; altri trasporti N. 6,455,625; bestiame N. 4553; ed in totale N. 10,593,080;

b) Quantità in tonnellate delle spedizioni merci a carro completo e quantità dei capi di bestiame: merci a carro completo o tassate per tali. Tonnellate 36.046; bestiame, capi 19.014;

c) Percorrenza delle merci e del bestiame: merci a carro completo o tassate per tali, tonn.-chilom. 3,508,118; bestiame capi chilom. 560,557;

d) Percorrenza media delle merci e del bestiame: di una tonnellata di merci a carro completo o tassata per tale, chilom. 97; di un capo-bestiame, chilom. 29.

I dati delle merci trasportate a *piccola velocità* accelerata nell'anno 1900 sono i seguenti:

a) Quantità delle spedizioni. — Merci e bestiame, in complesso, N. 295,379;

b) Quantità in tonnellate delle spedizioni merci a carro completo e quantità dei capi di bestiame: merci a carro completo, tonn. 699,694; bestiame, capi 2,815,197.

c) Percorrenza delle merci e del bestiame: merci a carro completo, tonn.-chilom. 137,806,338; bestiame-capi, chilom. 261,802,064;

d) Percorrenza media delle merci e del bestiame: di una tonnellata di merce a carro completo, chilom. 197; di un capo-bestiame, chilom. 93.

I dati delle merci trasportate a *piccola velocità* nell'anno 1900, sono i seguenti:

a) Quantità delle spedizioni: merci e bestiame, in complesso N. 1,781,620, altri trasporti N. 8,341,184;

b) Quantità in tonnellate delle spedizioni merci a carro completo e quantità dei capi di bestiame: merci a carro completo o tassate per tale, tonn. 17,260,591; bestiame, capi 42,474;

c) Percorrenza delle merci e del bestiame: Merci a carro completo o tassate per tali, tonnellate-chilometro 1,985,176,215; bestiame capi chilom. 1,690,467;

d) Percorrenza media delle merci e del bestiame: di una tonnellata di merci a carro completo o tassate per tali, chilom. 115, di un capo-bestiame, chilom. 40.

Per quanto riguarda le merci a grande velocità, a piccola velocità accelerata ed a piccola velocità mancano nella relazione che stiamo esaminando i dati di confronto con l'anno precedente, perchè, essendosi nel 1900 mutati i formulari della statistica, non vi hanno dati omogenei e perciò confrontabili.

Le spese di esercizio risultarono nell'anno 1900 di lire 239,516,399.09 e nel 1899 ammontarono a lire 216,847,917.72, con una differenza in più nel 1900 di L. 22,668,481.37.

A questo aumento di spesa hanno contribuito tutte le varie categorie delle spese stesse e nella seguente misura: spese della direzione e spese generali per L. 995,538.65;

spese per la manutenzione ordinaria e straordinaria e per la sorveglianza delle strade L. 2,800,066.75; spese per il materiale e per la trazione, per L. 15,079,616.25; spese per servizi diversi, per L. 35,125.30.

Il personale di esercizio richiese per l'anno 1900 una spesa: di L. 65,931,166.25 per la Rete mediterranea; di L. 53,214,290.12 per la Rete adriatica; di L. 6,299,328.33 per la Rete sicula. Ora, mettendo a raffronto le spese stesse con l'ammontare della quota di partecipazione di prodotti e degli altri compensi e proventi dell'esercizio devoluti alle Società predette, si ha il seguente rapporto fra le spese di personale ed il prodotto; cioè: il 66.98 p. 0[0 per la Mediterranea; il 60.79 p. 0[0 per l'Adriatica; ed il 52.65 p. 0[0 per la Sicula.

I prodotti netti dell'esercizio che nel 1899 furono di L. 88,916,564.79, discesero nel 1900 a L. 78,849,925.04, e presentarono pertanto una diminuzione di L. 10,066,639.75. Il rapporto poi fra le spese e gli introiti totali dell'esercizio che nel 1899 fu di L. 0.71 è salito nel 1900 a L. 0.75.

(*La fine al prossimo numero*).

><

Riforma della legge sui lavori pubblici.
(Una circolare del Ministro Balenzano).

La legge del 20 marzo 1865 sui lavori pubblici più non corrisponde alle esigenze dei tempi.

Il lavoro di riforma di questa legge andò parzialmente svolgendosi dal 1884 in poi, con le leggi che la modificarono nelle parti riguardanti le derivazioni di acque pubbliche, i porti, i torrenti, il genio civile, la gestione delle opere, le tramvie, e con quelle più recenti che regolarono in modo più rispondente alle esigenze del paese le opere di bonifica e le opere idrauliche minori.

Ma questo lavoro non è sufficiente; altre parti della legge meritano esame e riforme, e le stesse parti modificate con le leggi sopra accennate non appagano completamente o provocano dubbiezze nella loro interpretazione, specialmente per quanto riguarda la competenza, così che ogni giorno aumentano i conflitti di attribuzioni fra l'autorità amministrativa e la giudiziaria, ciò che rende timida e incerta l'azione dell'amministrazione.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, on. Balenzano, intendendo dedicarsi ad una generale revisione della legge sui lavori pubblici per renderla consona e coordinata alle speciali e mutate esigenze sotto gli aspetti tecnici, economici ed amministrativi, ha con sua circolare invitato i Prefetti, i Presidenti delle Deputazioni provinciali, gli Ispettori e Ingegneri-capi del Genio civile a sottoporgli non più tardi del 15 ottobre le idee e le proposte di riforme che si crede debbano apportarsi alla legge organica del 1865 e alle altre che parzialmente la sostituirono.

L'on. Balenzano richiama specialmente l'attenzione sui seguenti punti:

Sul titolo II (Strade ordinarie) è da esaminare se, data la larga rete delle strade ferrate in esercizio, torni ancora opportuno conservare la categoria delle strade nazionali, sia per la costruzione, sia per la manutenzione.

Devesi inoltre studiare il modo di impedire che le strade, da qualsiasi ente costrutte, vengano a deperire per mancata o trascurata manutenzione. E il Ministro domanda se non potrebbe essere efficace rimedio riunire sotto una sola amministrazione e perciò sotto un solo ufficio tecnico la manutenzione stradale, mediante corrisposta della spesa da parte dell'ente a cui carico deve stare la manutenzione.

Il Ministro raccomanda altresì di studiare come si possa arrivare a distinguere le strade vicinali soggette a servitù pubblica da quelle private per evitare indecisioni e difformità amministrative e giuridiche.

Anche il capo IV, titolo II, riguardante la polizia delle strade, merita di essere riformato.

Del pari il titolo III, che tratta delle acque soggette a pubblica amministrazione, benchè già state oggetto di molte riforme, e ve ne siano altre davanti al Parlamento, ha bisogno di essere modificato.

Quanto al titolo VI, sulla gestione amministrativa ed economica dei lavori pubblici, esso va posto in armonia con lo spirito dei tempi, togliendo l'anomalia che si afferma esistere fra le disposizioni del vigente capitolato generale e l'art. 344 della legge. Si dovrebbe rendere più spedita la esecuzione dei contratti conciliando il desiderabile decentramento con le necessarie garanzie.

Infine il Ministro nota che, se nella legge del 1865 il legislatore si tenne in riserbo circa le speciali pratiche e consuetudini vigenti nelle varie parti del Regno, è giunto oramai il momento di vedere quali di tali consuetudini debbano rispettarsi introducendole nella legge o nei regolamenti e quali debbano sopprimersi come non più rispondenti alle esigenze del tempo.

><

Per il venticinquesimo anniversario della morte di Vittorio Emanuele II.

Le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia hanno aderito alle proposte del Ministero dei Lavori Pubblici perchè, in occasione del pellegrinaggio nazionale al Pantheon nel 25° anniversario della morte del Re Vittorio Emanuele II, promosso da apposito Comitato, siano concesse ai cittadini italiani che in quella solenne circostanza vorranno recarsi a Roma, le stesse facilitazioni di viaggio che furono accordate per il pellegrinaggio del 29 luglio 1901 in occasione dell'anniversario della morte del Re Umberto I.

Il Ministero stesso poi, per assecondare le istanze del Comitato, ha officiato le Società delle ferrovie minori ad accordare sulle linee rispettive riduzioni analoghe a quelle ammesse sulle grandi Reti che sono le seguenti: *per il percorso fino a 200 chilometri*, riduzione del 50 0[0 per la prima classe, del 55 0[0 per la seconda, del 60 0[0 per la terza; *per il percorso da 201 km. e fino a 400 km.*, riduzione del 55 0[0 per la prima classe, del 60 0[0 per la seconda, del 70 0[0 per la terza; *per il percorso oltre 400 km.*, riduzione del 60 0[0 per la prima classe; del 65 0[0 per la seconda, del 75 0[0 per la terza, applicabili i detti ribassi sulla tariffa media e col sistema della scala belga.

Per la ricorrenza suaccennata, le Società di navigazione Puglia, Napoletana e Siciliana accorderanno il ribasso del 50 0[0 sulle loro tariffe comuni; e la Società di navigazione generale italiana, estenderà la riduzione al 60 0[0 pure sulle sue tariffe comuni.

Il Comitato direttivo pel pellegrinaggio è presieduto dal generale De Sonnaz.

><

Per il servizio sulle gestioni delle merci sulla Adriatica.

Allo scopo di mettere in grado il personale di potere consultare con facilità e prontezza le principali disposizioni relative al servizio delle gestioni merci emanate dal 1° luglio 1885 al 31 luglio corrente anno, la Direzione del movimento e traffico della Rete Adriatica ha fatto una raccolta delle disposizioni stesse, coordinandole ed esponendole distintamente per materia.

Tali disposizioni furono, ove occorreva, illustrate con definizioni e commenti, ampliando quelle relative al servizio doganale, affinchè alle esigenze del servizio medesimo possa il personale corrispondere con maggiore larghezza di cognizioni.

La raccolta di cui trattasi, la quale servirà anche per la preparazione agli esami sulle gestioni merci, consta di due volumi, e le disposizioni ivi contenute sono distribuite:

Volume I. *a*) Tariffe, tassazioni in genere e norme comuni alle gestioni merci; *b*) tariffe e tassazioni a grande velocità ed a piccola velocità accelerata; *c*) tariffe e tassazioni a piccola velocità; *d*) tenuta delle gestioni merci; *e*) instradamento dei trasporti.

Volume II. *f*) servizio commerciale; *g*) servizio doganale; *h*) prescrizioni relative alle merci che si accettano e si trasportano condizionatamente.

><

Ferrovie della Sicilia.

(*Regolamento per la circolazione dei convogli*).

La Direzione generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha stampato in una nuova edizione il regolamento per la circolazione dei convogli. In questa nuova edizione sono state introdotte tutte le aggiunte e modificazioni al regolamento prima in vigore, state approvate dal Regio Ispettorato generale delle Ferrovie nel gennaio 1902.

><

Il minerale di ferro della valle d'Aosta.

Siamo informati che sarebbe stato sottoposto alla firma sovrana uno schema di decreto, da presentare poi al Parlamento per essere convertito in legge, col quale si accorda l'abbuono completo della quota di compartecipazione dell'erario al prodotto dei trasporti di minerale di ferro da Aosta a Savona marittima e Vado, effettuati in base alla tariffa eccezionale n. 1011, approvata col decreto ministeriale del 2 agosto corrente.

Il provvedimento ha lo scopo di promuovere efficacemente la nostra industria mineraria, mettendo, mercè opportune riduzioni di tariffa, le miniere di Cogne in Val d'Aosta, in condizione di essere proficuamente coltivate, cosa che sarebbe impossibile senza la misura eccezionale che si vuole adottare, a motivo della situazione altimetrica e della lontananza dal mare dei giacimenti di detto minerale; per guisa che il minerale stesso possa efficacemente lottare sui mercati esteri coi prodotti similiari delle miniere meglio favorite per la loro situazione topografica.

><

Biglietti speciali fra Milano e Magenta e Torino e Nichelino.

La Mediterranea, d'accordo coll'Ispettorato governativo, ha prorogato per un altro anno, a partire dal 10 settembre p. v., l'esperimento degli speciali biglietti istituiti per paralizzare la concorrenza delle tramvie fra Milano e Magenta, Milano e Vittuone e Torino P. N. e Nichelino.

><

Per il Congresso internazionale di medicina a Madrid.

La Società esercente la Rete Mediterranea, d'accordo con quelle dell'Adriatica e della Sicula, ha acconsentito che in via eccezionale sia accordata l'applicazione della concessione speciale prima a favore di coloro che interverranno al XIV Congresso internazionale di medicina, che avrà luogo a Madrid dal 23 al 30 aprile 1903.

><

Esposizione apparecchi enologici, motori, automobili a Conegliano.

Ci informano da Conegliano che quel Municipio si sta occupando attivamente per la buona riuscita dell'Esposizione internazionale di apparecchi enologici, motori, automobili, ecc., e dell'Esposizione nazionale di vini e di acquavite, che saranno tenute in quella Città nel periodo dal 19 ottobre al 25 novembre 1902, epoca nella quale verrà festeggiato il 25° anniversario della fondazione di quella R. Scuola di viticoltura.

Ci risulta che si ha già assicurazione di un notevole concorso di espositori nazionali ed esteri; ed indubbiamente sarà notevole il concorso anche dei visitatori, specie se le Amministrazioni ferroviarie asseconderanno le domande di facilitazioni di viaggio loro rivolte da quel Municipio.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Gare aggiudicate provvisoriamente*).

Il 16 corrente mese, presso la Direzione Generale della Rete Adriatica, ebbero luogo gli appalti dei seguenti lavori e provviste:

Ampliamento della stazione di Padova (1° gruppo). Rimase provvisoriamente aggiudicataria la Ditta Ugo Cordara col ribasso del 10.02 0[0;

Costruzione d'una casa cantoniera al km. 67.277 della linea Bologna-Piacenza. Delle 12 Ditte ammesse alla gara, 8 presentarono offerta, e l'appalto rimase provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Antonio Corradini di Reggio Emilia col ribasso del 13 0[0;

Fornitura e posa in opera di una tettoia metallica per il piano caricatore di trasbordo nella stazione di Brescia. Delle 20 Ditte ammesse alla gara, 6 soltanto presentarono offerta, e l'appalto rimase provvisoriamente aggiudicato alla Ditta G. Migliardi di Savona col ribasso del 19.52 0[0;

Ampliamento del fabbricato delle R. Poste nella stazione di Ancona e costruzione di locale separato per magazzino postale. Delle 14 Ditte ammesse alla gara, 8 presentarono offerta, e l'appalto rimase provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Alessandro Giraldi di Senigallia col ribasso del 20.75 0[0.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica:

Consolidamento dell'imbocco verso Campobasso della galleria di Casacalenda, sulla linea Termoli-Campobasso, per L. 14,300, di cui L. 13,400 per i lavori da appaltarsi.

Ampliamento del servizio merci nella stazione di Cadeo, per L. 31,000, di cui L. 20,500 per i lavori da appaltarsi.

Sistemazione del servizio d'acqua nella stazione di Bisceglie, per L. 80,000, di cui L. 55,000 per i lavori da appaltarsi.

Allungamento e rafforzamento delle stadere a ponte di vecchio tipo esistenti nelle stazioni di Grottammare e di Tortorato-Nereto, per L. 1505.

Rete Mediterranea:

Impianto d'un nuovo binario tronco dietro il magazzino merci della stazione di Roma Tuscolana, per L. 7800, oltre il materiale metallico d'armamento.

Sistemazione dei binari per il ricovero dei treni merci

nei due sensi, nella stazione di Arquata Scrivia, per L. 39,070.

Costruzione di una latrina presso la rimessa locomotive svizzera, nella stazione di Luino, per L. 1350.

Prolungamento dei binari delle precedenze ed impianto di un nuovo binario morto, con piazzale a fronte di scarico e rampa d'accesso dalla strada comunale a valle del fabbricato viaggiatori della stazione di Serravalle Scrivia, per L. 80,030, oltre il materiale metallico d'armamento.

Acquisto di due gru a ponte scorrevole per le Officine dei Granili in Napoli, per L. 5000.

Ampliamento del servizio di trasbordo nella stazione di Milano Porta Sempione, per L. 96,700, oltre il materiale metallico d'armamento.

Attivazione del servizio degl'impianti idraulici per la manovra dei vagoni sul ponte Cristoforo Colombo dello scalo marittimo di Genova, per L. 6790.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Primo risanamento e completamento della massicciata sul tratto di m. 3800 fra i km. 87.850 e 91.650 della linea Pisa-Livorno, L. 50,200.

Rete Adriatica:

Costruzione di una cisterna alla casa cantoniera al km. 565.007 della linea Foggia-Otranto, L. 1100.

Impianto di un semaforo a due ali e di serrature Beuré a protezione dell'ingresso verso Orte nella stazione di Portonaccio, sulla linea Roma-Ancona, L. 2350.

Aggiunta di traverse con relative piastre d'appoggio su metri 2670 di binario fra i km. 227.705 e 230.375 armate con rotaie d'acciaio da m. 6 del modello Meridionale e da rinnovarsi con rotaie d'acciaio da m. 12 del modello RA 36 metri, sulla linea Ancona-Foggia, L. 2750.

Aggiunta di traverse con relative piastre d'appoggio su m. 3028 di binario di corsa fra i km. 251.700 e 254.800, armate con rotaie d'acciaio da m. 9, modello V-ex Romane, e da rinnovarsi con rotaie d'acciaio da m. 12 del modello RA 36, sulla linea Firenze-Roma, L. 4230.

Provvista di materiale d'esercizio per il laboratorio di Ancona per l'esame dei materiali di costruzione, lire 14,350.

Aggiunta di traverse con relative piastre d'appoggio su metri 4086 di binario fra i km. 128.262 e 132.348, armate con rotaie d'acciaio da m. 6 del modello V^4 ex-Romane, e da rinnovarsi con rotaie d'acciaio da m. 12 del modello RA 36, sulla linea Orte-Falconara, L. 3500.

Rifacimento di quattro deviatoi semplici e di uno triplo del modello I ex-Alta Italia, con altrettanti in acciaio del modello 2 ex-Alta Italia, nella stazione di Venezia marittima, L. 3650.

Sistemazione mediante opere in muratura del torrente Cripacci e del fosso delle Piane, in corrispondenza rispettivamente del viadotto al km. 73.102 e del pontesottopassaggio al km. 79.826 della linea Porto Civitanova-Albacina, L. 2800.

><

Sentenze di Cassazione, di Corte d'Appello, ecc.

La Cassazione di Palermo, in materia di *Infortuni sul lavoro*, ha sentenziato che il contratto di lavoro, allo stato della legislazione vigente, non può altrimenti riguardarsi che come una locazione d'opera regolata dal Codice civile, e quindi la responsabilità civile del padrone in caso di infortunio dell'operaio nel corso del lavoro dipende unicamente da colpa aquilana, la cui prova incombe all'operaio.

— La Cassazione di Roma in materia di *Strade vicinali* ha emanata sentenza, per la quale si giudica competente l'autorità amministrativa, non quella giudiziaria, ad esaminare la legalità o meno di una adunanza di utenti di strade vicinali, e vedere se contro la relativa deliberazione competa il ricorso alla Giunta provinciale amministrativa.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

È stata approvata una proposta dell'Adriatica per concessione alla Ditta Steinbeis di Fiume di trasportare nel periodo dal 1° luglio 1902 al 31 dicembre 1903 in Italia per la via di Cormons, tonnellate 7,500 di legname. In corrispettivo si accorda alla Ditta in via di rimborso un abbuono a tonnellata sui prezzi delle tariffe normali.

— Su proposta della Mediterranea è stato concesso alla Ditta Grosso e Carrera di effettuare i suoi trasporti di zolfo macinato in partenza da Savona per località mediterranee ed adriatiche coll'abbuono del 10 p. 0[0 sui prezzi della tariffa speciale N. 120 piccòla velocità.

Il quantitativo minimo di trasporto è fissato in tonnellate 1000 da effettuarsi entro il 28 febbraio 1903.

— Con recente decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio è stata approvata una proposta presentata dalla Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo fatta anche a nome e per conto delle ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia, della tariffa speciale comune n. 400, grande velocità, pel trasporto di merci, seta e derrate alimentari da talune stazioni italiane a Londra o viceversa, in transito per la Francia, via Moncenisio (Modane), da attivarsi in sostituzione della vigente tariffa speciale comune, n. 300, grande velocità, del 1° marzo 1898.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Roccasecca-Avezzano. — *Apertura all'esercizio del tronco Balsorano-Avezzano.* — Il giorno 20 corrente, come abbiamo preannunziato, è stato aperto all'esercizio il tronco Balsorano-Avezzano, della linea Roccasecca-Avezzano, lungo kilom. 37.039.50 (fra gli assi dei fabbricati viaggiatori delle stazioni di Balsorano e Avezzano), che ancora mancava al completamento della linea stessa, comprendente la fermata di S. Vincenzo Valle Roveto e le stazioni di Civita d'Antino-Morino, Civitella Roveto e Capistrello.

Il nuovo tronco ha origine al km. 42.405.98 da Roccasecca, iniziando quasi subito un'ascesa del 6.60 e poi dell'11 0[00 fino alla fermata di S. Vincenzo Valle Roveto, cui giunge dopo aver traversato il fiume Liri mediante un ponte-viadotto in muratura e travata metallica centrale a tre luci, due delle quali di m. 26.65 e la terza di m. 31.80, e passata la galleria detta « Ponticelli », lunga m. 164.59.

Da S. Vincenzo Valle Roveto la linea continua in ascesa, variabile da un minimo di 6.5 ad un massimo del 15 0[00, (con un solo tratto orizzontale di circa 700 metri) fino alla stazione di Civita d'Antino-Morino, dopo aver di nuovo traversato il fiume Liri, prima con un ponte-viadotto in muratura e travata metallica centrale di m. 50 luce, indi con altri due ponti, pure a travata metallica, di m. 30 e rispettivamente di m. 50 di luce.

Dalla stazione di Civita d'Antino-Morino la linea ascende sempre, con pendenze variabili da un minimo di 7 ad un

massimo del 18 0|00, incontrando altre cinque volte il corso del Liri, che traversa mediante altrettanti ponti a travata metallica con luci rispettivamente di m. 58.80, 35, 30, 25 e 25.

Dalla stazione di Civitella Roveto la linea va ancora ascendendo, con pendenze variabili da un minimo del 9 ad un massimo del 25 0|00.

Le opere d'arte speciali che si incontrano successivamente su questo tratto di linea sono: due ponti a travata metallica sul fiume Liri, di m. 40 di luce ciascuno; la galleria detta di « Pescocanale » (sotto l'abitato del paese omonimo), lunga m. 271.58; un altro ponte sul Liri, a travata metallica, di m. 30 di luce, con arco laterale in muratura di m. 5 di luce; la galleria detta del « Molino » lunga m. 140.26; un ponte in muratura sul Liri di m. 25 di luce; la galleria detta « La Parata » lunga m. 108.01; la galleria detta dello « Sperone » lunga m. 131.34; un ponte in muratura a due luci di m. 9.10 ognuna sul Liri; la galleria detta di « Capistrello », lunga m. 1337.17; la galleria detta « dell'Emissario », lunga m. 118.71, e la galleria detta « La Giorgia », lunga m. 1412.64.

Dalla stazione di Capistrello la linea si svolge poi quasi pianeggiante fino al km. 73 da Roccasecca, dove raggiunge il punto culminante, dopo del quale, con una discesa del 10, poi dell'8 e del 2 0|00, ed una lieve ascesa, con qualche tratto in orizzontale, si giunge alla stazione di Avezzano, termine della linea e raccordo colla Roma-Sulmona. Su quest'ultimo tratto s'incontra la galleria detta del « Salviano », lunga m. 1061.24.

Il raggio minimo delle curve è di m. 300.

Ferrovia Villanova-Mondovì. — Il Ministero dei Lavori Pubblici ha ammesso la variante progettata alla ferrovia Villanova-Mondovì.

Ferrovia Civitavecchia-Tolfa-Orte. — Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nella sessione straordinaria del 16 u. s. ha esaminato il progetto modificato della ferrovia a scartamento normale Civitavecchia-Tolfa-Orte, ed ha opinato che possa essere ammesso come progetto di massima.

Ferrovia Viterbo - Toscanella - Civitavecchia. — Una Commissione, composta degli on. Canevari, Leali e Galluppi e dei delegati dei municipi di Viterbo, Toscanella e Civitavecchia, è stata ricevuta dall'on. Balenzano, Ministro dei Lavori Pubblici, al quale ha fatto premure perchè il Governo s'interessi della costruzione della nuova linea Viterbo-Toscanella-Civitavecchia.

Il Ministro prese impegno di esaminare la cosa nel senso più benevolo.

Ferrovia Ferrara-Copparo. — In seguito a ripetute richieste del Comune e della Camera di commercio di Ferrara, il Ministero ha testè approvato il progetto esecutivo della ferrovia Ferrara-Copparo, di cui è concessionaria la Società Veneta.

Ferrovie a trazione elettrica della Versilia. — Nel palazzo comunale di Serravezza ha avuto luogo un'adunanza della Commissione definitiva del Comitato per le ferrovie a trazione elettrica nella Versilia. Fu nominata la Giunta esecutiva coll'incarico di presentare il progetto già pronto, al più presto possibile, ai Comuni interessati di Serravezza, Pietrasanta e Stazzema, alla Provincia ed al Governo per i relativi sussidi, e quindi por mano ai lavori. Compilatore del progetto di dette ferrovie è l'ingegnere Virgilio Saligeri. Da questa rete di ferrovie l'industriosa Versilia, in cui primeggia pel marmo Serravezza, ne avrà una vera e grande utilità.

Ferrovia Rezzato-Vobarno e Valle Sabbia. — Il 21 corrente il comm. ing. Marco Saccardo, regio Ispettore superiore delle Strade Ferrate presso il Ministero dei Lavori Pubblici, assistito dal cav. Sugliano, Ispettore-capo del Circolo di Verona, dal cav. ing. Sapegno e dall'ing. Sperti, procedette al collaudo definitivo del tronco di ferrovia Rezzato-Vobarno.

Per la ferrovia assistevano: il grand'ufficiale ragioniere prof. Giovanni Maglione quale curatore ed in rappresentanza della fallita Società, l'on. avv. Onorato Comini quale Presidente della cessata Amministrazione della ferrovia suddetta, l'egregio avv. Costantino Nigra, membro della Delegazione dei creditori, e l'ing. Federico Ceresoli, Direttore dell'esercizio.

Questo collaudo, sollecitato dall'Amministrazione del fallimento, si spera ottenga l'approvazione governativa, la quale, colla sistemazione definitiva di tutta l'azienda, che si ritiene abbia a compiersi in breve tempo, renderà possibile che questa plaga fra le più importanti della provincia di Brescia abbia ad avere l'avvenire che si merita.

Questo tronco di ferrovia, destinato ad avvicinare la Lombardia al Trentino, potrà attirare sopra di sè le simpatie delle popolazioni e degli enti interessati, e saremo lieti se il Governo, col dichiararla collaudata, spianerà la via all'avvenire di questa industriosa regione.

Ferrovia Pavia-Lodi-Brescia. — Si è definitivamente costituito il Comitato centrale esecutivo, con sede in Lodi, per l'attuazione di una nuova linea ferroviaria, la quale, partendo da Brescia e passando per Lodi, dovrebbe fermarsi a Pavia.

Ferrovia elettrica di Valle Brembana. — Si tenne sabato scorso a Bergamo una riunione dei rappresentanti delle tre Banche locali, Popolare, Bergamasca, Piccolo Credito, per discutere intorno alla progettata ferrovia elettrica di Val Brembana. I convenuti, presa visione del progetto Gianfranceschi-Campiglio-Pagani, presero impegno di sottoporlo ai rispettivi Consigli.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 10 agosto 1902.* — Nella decade dal 1° al 10 agosto 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 3,856,057.68, con un aumento di lire 207,663.02 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 10 agosto 1902 si ragguaglia a L. 77,511,384.12, e presenta un aumento di lire 5,386,918 71 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° al 20 luglio 1902.* — Nella decade dall'11 al 20 luglio 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 322,877, e presentano un aumento di L. 13,447 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° al 20 luglio 1902 ammontano a lire 636,190, con un aumento di L. 40,653 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Linee tramviarie nel Tavoliere delle Puglie. — Il presidente dell'Associazione degli Agricoltori Italiani, on. Cappelli, ha proposto alla Deputazione provinciale di Foggia la nomina di una Commissione, che, cogli ingegneri della Provincia, studi la migliore applicazione del progetto dell'ing. Rispoli per la costruzione di linee tramviarie lungo i tratturi del Tavoliere di Puglia, progetto caldeggiato dall'on. Giusso quand'era Ministro dei Lavori Pubblici.

La Commissione da nominarsi dovrebbe anche far pratiche per trovare una Società che assuma la costruzione della progettata rete tramviaria, per la quale, quando sia pronto il progetto definitivo, si chiederebbe un competente sussidio dello Stato.

Tramvia elettrica Genova-Sturla. — La *Gazzetta Ufficiale*, nel suo numero del 19 corrente, pubblica il decreto col quale viene autorizzata la Società dei tramways orientali di Genova ad esercitare a trazione elettrica la linea tramviaria fra piazza Tommaseo e Sturla per S. Francesco d'Albaro. La tramvia sarà costruita a scartamento

ridotto di m. 1, secondo i progetti presentati il 17 scorso maggio, compilati dagli ing. Augusto Kuntz e cav. uff. Luigi Mignacco, approvati dal Ministero dei Lavori Pubblici.

Non saranno ammesse curve con raggio inferiore ai m. 20 in pendenze maggiori del 7.30 0|0 nella tramvia definitiva e del 7.36 nella tramvia provvisoria. Fra due curve a flesso contrario sarà sempre interposto un rettilineo, che al minimo dovrà essere di metri 3 di lunghezza.

Le due linee saranno armate con rotaie del tipo Phoenix N. 14 *B*, collocate direttamente sul terreno senza traverse, collegandole solo fra loro con tiranti trasversali in ferro. Nei tratti ove si percorreranno strade lastricate, il pavimento sarà ricostruito dopo la posa del binario con lo stesso materiale e con le stesse modalità. Le ruotaie saranno poste a perfetto livello del piano delle strade stesse, in modo che non si abbia, dopo la posa della linea, il più piccolo risalto o avvallamento in corrispondenza delle rotaie o dei dadi che le fiancheggiano, e, se l'uno o l'altro di questi inconvenienti tendesse a manifestarsi, la Società dovrà porvi immediatamente riparo.

La posa del binario si attuerà poi come per la tramvia elettrica Genova-Nervi, con la quale viene ad essere in contatto ai due estremi piazza Tommaseo e Sturla, e come per la tramvia piazza De-Ferrari-piazza Tommaseo, della quale è il prolungamento.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Francesi. — *La trazione elettrica da Parigi a Juvisy.* — La Compagnia di Orléans ha deciso di adottare la trazione elettrica sulla linea Parigi-Juvisy appena il quadruplamento del binario sarà compiuto.

— *Le linee d'accesso al Sempione.* — Il Consiglio generale dell'Ardèche ha emesso un voto contro le linee d'accesso al Sempione ed al Giura.

Crede che sarebbe preferibile stabilire un canale laterale al Rodano, che metterebbe in comunicazione i porti del Mezzogiorno col Nord della Francia e del Belgio.

Ferrovie inglesi al Sudan. — Il *Sémaphore* di Marsiglia dice che corre voce che una Società inglese intraprenderà la costruzione di una linea ferroviaria fra El-Dnem, sul Nilo bianco, e El-Obeïd, la capitale del Kordofan. Questa linea è, infatti, indispensabile, se si vuole non soltanto esercitare il Kordofan, ma ancora assicurarvi l'autorità anglo-egiziana.

Ferrovia da Téhéran al Golfo Persico. — Un telegramma da Odessa dice che nei circoli ufficiali russi annettesi grande importanza alla presenza attuale a Londra del ministro britannico accreditato presso la Corte persiana. Si crede che abbia pronti i piani di una linea ferroviaria da costruirsi da Téhéran al Golfo Persico, per la cui concessione al Governo britannico non si attendeva che l'arrivo dello Scià a Londra.

Notizie Diverse

Felice Grondona. — Pubblichiamo più innanzi l'annunzio della morte del grande industriale Felice Grondona, noto nel mondo ferroviario italiano per l'incremento dato alla fabbricazione delle vetture e dei carri per ferrovie.

Ci piace riportare questi dati che riguardano la sua vita:

I primi successi di Felice Grondona nel campo del lavoro, scrive il *Sole*, corrispondono agli inizi di quel risveglio nella industria della locomozione, che si affermò anche in Italia, verso il 1840 colla costruzione delle prime strade ferrate.

Egli era nato il 4 settembre 1821 e, perduto il padre in giovanissima età, gli subentrò nella direzione della sua rinomatissima fabbrica di carrozze di lusso. Nel 1840 Felice Grondona cominciò ad essere richiesto delle prime vetture per la ferrovia Milano-Monza e tre anni dopo costruiva i primi famosi vagoni di terza classe, di tipo americano, per il tronco Milano-Treviglio, mentre si procedeva al proseguimento della linea Milano-Verona.

Tosto intuendo, con sicuro criterio dei tempi e del progresso, il rapido, imminente sviluppo delle ferrovie anche nel nostro paese. Felice Grondona, nel 1845, erigeva in via Melchiorre Gioia, n. 26, un vastissimo stabilimento, per la speciale fabbricazione dei veicoli ferroviari, creando così sovra solide basi, una industria affatto nuova da noi.

Di un'attività iniziale che dava lavoro a circa duecento operai, lo stabilimento Grondona andò man mano progredendo verso un meraviglioso grado di potenzialità e di miglioramento al punto di impiegare ben mille operai e di estendere le sue officine sovra una superficie di circa 58,000 metri quadrati. Oltre 16,000 veicoli ferroviari d'ogni fatta dal *vagon-salon* più sontuoso ai più robusti carri merci, sono usciti durante un periodo di mezzo secolo dalle officine Grondona, la cui produzione ha vinto trionfalmente la concorrenza estera, e all'estero anzi si è imposta, massime in Rumenia e in America e dovunque si è meritata le più alte onorificenze.

Ma le benemerenze industriali di Felice Grondona ebbero modo di affermarsi anche in modo patriottico, allorchè la industria nazionale fu chiamata ad associarsi agli sforzi per il nazionale risorgimento.

Nel 1848, poi nel 1859 e nel 1860 egli fornì al Piemonte carriaggi, affusti di cannoni da campagna e da costa, nei brevissimi termini, con quella prontezza e quella sicurezza che gli eventi esigevano raccogliendo in quelle circostanze gli elogi ed i ringraziamenti di Cavour e di insigni generali.

Dopo un ciclo di cinquant'anni di così fecondo lavoro il comm. Felice Grondona pensò di assicurare vita lunga e prospera alla propria industria, fondendola con quella affine della Ditta Miani e Silvestri, sotto la ragione sociale: *Officine Meccaniche Riunite*, ed anche da ultimo, per quanto avesse oltrepassato l'ottantina, egli ancora attivamente se ne interessava quale membro del Consiglio d'amministrazione di quella Società.

Vero soldato del lavoro e del dovere, l'antico industriale è morto così sulla breccia, dopo una vita feconda di esempi, preclara per probità e rettitndine.

Alieno da onori, si ritrasse sempre con eccessivo riserbo dalla vita pubblica, dopo aver seduto però nella rappresentanza comunale degli antichi Corpi Santi.

Le opere di bonifica di prima categoria. — La *Gazzetta Ufficiale* pubblica la tabella di riparto della spesa approvata, di concerto fra i Ministri dei Lavori Pubblici, del Tesoro e dell'Agricoltura e Commercio, per le nuove opere di bonifica dichiarate di prima categoria in base all'art. 64 del testo unico 22 marzo 1900 della Legge sulle bonificazioni delle paludi e dei terreni paludosi.

Le opere contemplate in questo riparto sono le seguenti:

Terreni paludosi della zona litoranea Metaponto Nova Siri presso le foci dei fiumi Bradano, Basento, Agri e Sinni, Potenza; Valli di Comacchio, Ferrara; Palude Foggi a circa tre chilometri a sud-ovest di Gallipoli; Palude Brunese presso l'abitato di Rocca Nava, Lecce; Comprensorio Lama interposto tra i fiumi Ronco e Montone, che si riuniscono poco lungi dalla città di Ravenna, Ravenna; Pianura settentrionale Pisana (fiume Morto), Pisa; Terreno del Comprensorio del primo Circondario del Ferrarese, Ferrara; Terreni paludosi a sud di Mantova, Mantova; Laghetti di Calciano e Garaguso; Territorio di Atella; Lago Pesole, Potenza; Palude di Scicli, Siracusa; Palude di Fucecchio, Firenze e Lucca; Pantani Grosso e Piccolo, Reggio Calabria; Terreni dei Comuni di Carrara San Giorgio e Carrara Santo Stefano (Consorzio delle Carrare), Padova; Pian di Spagna, Sondrio; Pianura di Venafro, Campobasso; Valli Zerpane e di Belfiore, denominato Bacino Zerpano, Verona; Stagno di Aiello o di Turbolo e

sistemazione del bacino del fiume Oliva; Bacino inferiore dei fiumi Abatemarco, Lao, Fiumarello e Castrocucco (valle sinistra), Angilla Bonella e Castagnola Canneto nel Comune di Cetraro; Bacino inferiore dei fiumi Coriglianeto, Cino; Bacino inferiore del fiume Trionto, Cosenza; Bonifica di Crevalcore, San Giovanni in Persiceto e Sant'Agata Bolognese, Bologna; Agro di Sassari e Porto Torres; Agro di Posada; Agro di Orosei; Agro di Siniscola; Valle inferiore di Liscia in provincia di Sassari, Sassari; Valle inferiore del Temo in provincia di Cagliari; Paludi del Campidano, Cagliari; Campobasso Pianura Petrara o Sinarca, Campobasso; Ronco corrente (Curtatone, Borgoforte, Castellucchio e Marcaria), Mantova.

Lavori portuali. — Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha dato parere favorevole all'approvazione delle proposte della Commissione per i lavori necessari alla sicurezza dei porti di Catania, Licata e Trapani.

Lavori ferroviari per il porto di Gallipoli. — Saranno fra breve ultimati i lavori per l'allacciamento della stazione ferroviaria al porto di Gallipoli. Resta ora a provvedere d'urgenza al colmamento di mare che va tra il vecchio ponte, che unisce la città al borgo, ed il nuovo tronco ferroviario, che corre parallelamente. Questo colmamento darà modo alla costruzione della nuova strada carrettiera, già deliberata, che porterà direttamente allo scalo del porto, senza attraversare il ponte. Con questi lavori, con quelli fatti al Molo dalla parte esterna e con la nuova scogliera già compiuta a nord-ovest, il porto di Gallipoli sarà uno dei più comodi e dei più sicuri.

I figli Cav. **Alfonso** e **Giuseppina**, colla nuora **Augusta Stiegele** e il genero Comm. **Luigi Della Beffa**, coi nipoti e pronipoti, addoloratissimi, annunziano la irreparabile perdita del loro amatissimo padre, suocero, nonno e bisnonno

Felice Grondona

Commendatore
dell'Ordine della Corona d'Italia

avvenuta alle ore 18 $^3/_4$ del giorno 19 corrente, dopo lunga malattia sopportata con cristiana rassegnazione e munito dei conforti della Religione.

Milano, 19 agosto 1902.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Valeggio sul Mincio (Verona) (29 agosto, ore 10). — Appalto dei lavori di costruzione del cimitero nel capoluogo, per L. 30,603.71. Cauz. provv. L. 3500 e L. 800 per spese. Ultimazione lavori 120 giorni. Fatali da destinarsi.

R. Prefettura di Ferrara (29 agosto, ore 10.30, unico def.). — Appalto dei lavori di sistemazione con rialzo e rinfianco argine sinistro del Reno, dalla Scorticata al passo di Primaro, in Comune di Ravenna, per L. 29,970. Dep. L. 1500. Cauz. def. decimo. Ultimaz. 90 giorni. Docum. 3 giorni prima dell'asta.

Municipio di Savona (Genova) (30 agosto). — Appalto dei lavori d'arginamento del torrente Zinola in due tratte, cioè la prima dalla valletta dei Boué al ponte di Valleggio, per L. 22,354.23, e la seconda dal detto ponte fino a quello dei Saraceni, per L. 48,782.26. Cauz. provv. L. 1500 pel primo tronco e L. 3000 pel secondo tronco.

Direzione Genio Militare per la R. Marina di Spezia (4 settembre, ore 10). — Appalto dei lavori per la costruzione di scogliere per la fondazione del Molo sud a Marola per l'imbarco del carbone sulle regie navi, per L. 80,000. Cauz. L. 8000. Consegna lavori 400 giorni. Docum. 31 agosto, ore 11. Cauz. provv. L. 8000. Risultati d'asta 9 settembre. Dep. spese 2 0[0.

Municipio di Aquilonia (Avellino) (4 settembre, ore 12, def.). — Appalto dei lavori per la costruzione della strada rotabile obbligatoria Aquilonia-Stazione, provvisoriamente aggiudicato al sig. Guerrizio Giuseppe fu Francescantonio, domiciliato ad Aquilonia, col ribasso del ventesimo su L. 98,950.50.

Direzione Genio Militare di Bologna (6 settembre, ore 14, def.). — Appalto dei lavori occorrenti al miglioramento della caserma Principe Amedeo di Savoia in Cesena, per L. 2500. Cauz. L. 250. Documenti 4 settembre.

R. Prefettura di Cagliari (17 settembre, ore 10). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti per la manutenzione delle opere d'arte del porto di Cagliari durante il sessennio 1902-1908, per complessive L. 145,800. Docum. 9 settembre. Cauz. provv. L. 7000. Fatali da destinarsi.

R. Prefettura di Lucca (18 settembre, ore 10). — Appalto a prezzo fatto delle opere e provviste occorrenti alla completa costruzione di una stazione al Piaggione sul tronco Ponte a Moriano-Borgo a Mozzano, della ferrovia Aulla-Lucca, compresa fra le progressive metriche 13,144.89 e 13,598.17 dall'asse del fabbricato viaggiatori della stazione di Lucca, e di un passaggio pedonale attraverso il manufatto alla progressiva 14,116.79 del fabbricato viaggiatori anzidetto e sul tronco medesimo, escluse le espropriazioni occorrenti alla sede stabile della stazione e sue dipendenze, la provvista delle rotaie e del materiale minuto accessorio, cioè stecche, piastre, arpioni e chiavarde d'armamento, ed ogni provvista e posa in opera per il telegrafo e per il mobilio della stazione. Consegna lavori dodici mesi. Cauz. provv. L. 5000. Cauz. def. 1[6 del prezzo d'asta. Fatali 4 ottobre, ore 12, senza ulteriore avviso d'asta.

R. Prefettura di Cosenza (22 settembre, ore 10, sec. inc.). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti alla bonifica della Macchia della Tavola nella valle a sinistra del fiume Crati, fra il torrente Cocchiato ed il valloncello Gattarragiata, presso la stazione ferroviaria di Torano Lattarico e di completamento e ripristino delle opere di bonifica esistenti fra la Pietra delle Lavandaie ed il torrente suddetto, in provincia di Cosenza, per complessive L. 870,450. Consegna lavori 5 anni. Docum. 12 settembre, Cauz. provv, L. 51,000. Cauz. def. decimo. Fatali 8 ottobre, senza ulteriore avviso.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Agosto 16	Agosto 23
Azioni Ferrovie Biella	L. 540	540
» » Mediterranee	» 437	441.50
» » Meridionali	» 641	647.50
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	» 395	395
» » » (2ª »)	» 380	380
» » Secondarie Sarde	» 226	226
» » Sicule.	» 654	654
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.* . .	» 338.50	310
» » Cuneo 3 0[0	» 357	357
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1[2 % . . .	» 100	100.70
» » Mediterranee 4 0[0 . .	» 503	502.50
» » Meridionali.	» 337.50	337
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 321.50	321
» » 2ª emiss. »	314.50	314
» » Sarde, serie *A*. . . .	» 336.50	337
» » » serie *B*. . . .	» 336.50	337
» » » 1879	» 336.50	337
» » Savona	» 356	356
» » Secondarie Sarde . . .	» 501.50	502
» » Sicule 4 0[0 oro. . . .	» 515.50	515.50
» » Tirreno	» 507	507
» » Vittorio Emanuele . .	» 366	366

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1902-903. — *2ª Decade — Dall'11 al 20 Luglio 1902*

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI FUORI TRAFFICO	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	PRODOTTI per chilom.
RETE PRINCIPALE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1902	97,142.00	1,808.00	20,158.00	136,539.00	581.00	256,228.00	618.00	415.00
1901	95,170.00	1,780.00	18,921.00	131,234.00	470.00	247,575.00	618.00	401.00
Differenze nel 1902	+ 1,972.00	+ 28.00	+ 1,237.00	+ 5,305.00	+ 111.00	+ 8,648.00	»	+ 14.00
PRODOTTI DAL 1° AL 20 LUGLIO 1902.								
1902-903	190,845.00	3,596.00	39,273.00	257,945.00	6,324.00	497,983.00	618.00	806.00
1901-902	184,870.00	3,519.00	35,483.00	241,901.00	5,994.00	471,767.00	618.00	763.00
Differenze nel 1902-903	+ 5,975.00	+ 77.00	+ 3,790.00	+ 16,044.00	+ 330.00	+ 26,216.00	»	+ 43.00
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1902	35,696.00	515.00	4,779.00	19,814.00	55.00	60,859.00	482.00	126.00
1901	34,298.00	489.00	4,174.00	17,661.00	50.00	56,672.00	482.00	118.00
Differenze nel 1902	+ 1,398.00	+ 26.00	+ 605.00	+ 2,153.00	+ 5.00	+ 4,187.00	»	+ 8.00
PRODOTTI DAL 1° AL 20 LUGLIO 1902.								
1902-903	71,016.00	1,107.00	10,772.00	42,966.00	275.00	126,136.00	482.00	262.00
1901-902	66,818.00	1,028.00	8,943.00	36,489.00	261.00	113,539.00	482.00	236.00
Differenze nel 1902-903	+ 4,198.00	+ 79.00	+ 1,829.00	+ 6,477.00	+ 14.00	+ 12,597.00	»	+ 26.00
STRETTO DI MESSINA								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1902	3,427.00	147.00	332.00	1,889.00	»	5,795.00	23.00	252.00
1901	3,124.00	141.00	309.00	1,609.00	»	5,183.00	23.00	225.00
Differenze nel 1902	+ 303.00	+ 6.00	+ 23.00	+ 280.00	»	+ 612.00	»	+ 27.00
PRODOTTI DAL 1° AL 20 LUGLIO 1902.								
1902-903	7,031.00	280.00	859.00	3,901.00	»	12,071.00	23.00	525.00
1901-902	6,121.00	260.00	790.00	3,060.00	»	10,231.00	23.00	445.00
Differenze nel 1902-903	+ 910.00	+ 20.00	+ 69.00	+ 841.00	»	+ 1,840.00	»	+ 80.00

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (2) 1ª classe		Parigi (3) 1ª classe	2ª classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1ª classe	2ª classe	validità	Parigi (5) 1ª classe	2ª classe	validità
	1ª classe	2ª classe	1ª classe	2ª classe	1ª classe	2ª classe	validità	1ª classe	2ª classe	validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne)	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 85	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 80	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1ª e 2ª classe		1ª,2ª,3ª classe	1ª e 2ª classe	1ª e 2ª classe	1ª, 2ª e 3ª classe		Treno lusso PENINSULAR-EXPRESS part. da Londra il venerdì
				(*)		(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria —	—			11 — a.		—		—
Douvres —	11 05 a.			1 — p.		11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
	(F) W.R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 30 p.		3 — p.		1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.						2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.						2 31 a.		
Folkestone Par.			11 50 a.		4 10 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime (o. E. oc.) Arr.			1 30 p.		5 50 p.			
Boulogne Maritime (ora fr.) Arr.			1 34 p.		5 54 p.			
					(F) W.R.			
Boulogne Maritime (ora fr.) Par.			2 10 p.		6 17 p.			
Boulogne Central Arr.		2 12 p.	2 15 p.		6 22 p.			
Boulogne Central Par.		2 25 p.			6 25 p.			
Amiens (Buffet) Arr.		4 12 p.		5 16 p.	—	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.		4 17 p.		5 21 p.	—	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.	6 05 p.		6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	—	6 33 p.		7 58 p.	9 21 p.	7 03 a.		Per la grande cintura
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	7 16 p.		8 42 p.	10 01 p.	7 43 a.		
	1ª 2ª cl. (L)	W. L. 1ª 2ª (H)		1ª 2ª cl.	1ª 2ª cl.	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	9 35 p.	10 20 p.	10 30 p.	9 20 a.	2 — p.	
Dijon Arr.	12 18 p.	1 31 a.	2 16 a.	2 48 a.	3 40 a.	2 17 p.	7 08 p.	9 35 a.
Evian —	1 14 p.	8 27 a.	—	—	1 14 p.	10 48 p.	—	—
Genève —	10 45 a.	—	7 51 a.	—	11 16 a.	7 33 p.	—	—
Chamonix —	6 21 p.	10 49 a.	—	—	6 21 p.	—	—	—
Aix-les-Bains —	9 05 a.	6 12 a.	—	7 01 a.	10 19 a.	7 01 p.	12 23 a.	1 46 p.
Chambéry —	9 37 a.	6 41 a.	—	7 25 a.	10 55 a.	7 35 p.	12 47 a.	2 06 p.
Modane —	1 46 p.	—	—	10 02 a.	8 04 p.	—	3 34 a.	4 51 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). Arr.	18 55	—	—	14 22	4 55	—	8 20 a.	21 16
Torino Par.	20 —	—	—	14 50	6 45	—	8 45	Sleeping-cars con Dining-car
Novara Arr.	21 56	—	—	16 47	9 14	—	10 55	
Milano Arr.	23 05	—	—	17 45	10 15	—	12 6	
Venezia Arr.	—	—	—	23 30	—	—	18 45	
Torino Par.	20 05	—	—	15 —	5 25	—	8 40	
Genova Arr.	23 20	—	—	18 25	8 45	—	12 —	
San-Remo —	5 45	—	—	23 33	—	—	16 44	
Pisa —	3 20	—	—	23 25	12 35	—	17 —	
Firenze —	7 15	—	—	1 20	17 28	—	19 15	
Livorno —	5 36	—	—	0 7	15 5	—	18 —	
Roma —	10 10	—	—	7 —	19 15	—	23 43	
Napoli —	18 35	—	—	13 36	0 35	—	7 —	
Brindisi —	—	—	—	8 16	—	—	18 7	
Torino Par.	20 05	—	—	—	—	—	8 40	21 30
Alessandria Arr.	21 32	—	—	—	—	—	10 13	22 59
Bologna —	2 31	—	—	—	—	—	14 50	3 01
Ancona —	7 13	—	—	—	—	—	23 —	6 40
Brindisi —	21 48	—	—	—	—	—	10 59	17 20
Firenze —	6 34	—	—	—	—	—	18 3	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma —	13 10	—	—	—	—	—	23 25	
Napoli Arr.	18 35	—	—	—	—	—	7 —	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1ª e 2ª CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) Par.	8 50	—	—	15 5	Lusso	—	—
Roma —	14 30	—	—	23 10	—	—	—
Firenze —	21 10	—	—	6 10	—	—	—
Brindisi —	7 —	—	—	17 33	—	—	—
Ancona —	20 25	—	—	5 35	—	—	—
Bologna —	1 35	—	—	10 30	—	10 30	—
Alessandria —	7 15	—	14 20	17 10	—	21 55	—
Torino Arr.	9 2	—	16 05	19 10	—	23 35	—
Brindisi Par.	—	—	18 35	—	—	9 42	—
Napoli —	8 50	—	15 50	—	—	23 15	—
Roma —	14 50	—	21 —	—	14 20	8 15	—
Livorno —	21 6	—	2 —	8 30	19 25	13 15	—
Firenze —	19 35	—	21 5	7 15	17 30	12 10	—
Pisa —	23 15	—	3 5	9 8	20 45	15 —	—
San Remo —	18 32	—	1 45	8 9	—	14 15	—
Genova —	3 5	—	7 5	14 55	0 35	20 —	—
Torino Arr.	7 —	—	10 25	19 10	4 50	23 35	—
Venezia Par.	—	—	—	8 45	—	14 —	—
Milano Par.	—	—	7 5	16 —	—	20 15	—
Novara —	—	—	8 7	17 1	—	21 15	—
Torino Arr.	—	—	10 20	19 5	—	23 10	—
	(D)						
Torino Par.	7 45	—	13 30	19 30	—	—	24 —
Modane (ora franc.) —	11 40 a.	—	5 45 p.	10 22 p.	—	—	3 20 a.
Chambéry —	3 8 p.	—	9 15 p.	12 36 a.	—	6 46 a.	5 57 a.
Aix-les-Bains —	3 43 p.	—	9 47 p.	12 59 a.	—	7 18 a.	6 20 a.
Chamonix —	7 40 a.	—	4 20 p.	—	—	—	—
Evian —	12 37 p.	—	7 22 p.	—	—	4 3 a.	—
Genève —	1 50 p.	—	7 35 p.	9 28 p.	—	5 55 a.	3 27 a.
	1ª cl.						
Dijon —	11 37 p.	—	2 39 a.	5 22 a.	—	1 25 p.	11 33 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	5 — a.	—	7 23 a.	9 41 a.	—	6 21 p.	5 15 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 11 a.		—	10 19 a.	—	6 50 p.	
Paris-Nord Arr.	7 52 a.		—	11 4 a.	—	7 42 p.	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel)	1ª,2ª,3ª	1ª 2ª cl.	(G) 1ª 2ª cl. W. R.	1ª 2ª cl. W.R.(A)		Pranzo 1ª 2ª 3ª (**)	
Paris-Nord Par.	8 15 a.	—	9 45 a.	11 35 a.	—	9 — p.	
Amiens (Buffet) Arr.	9 52 a.	—		1 — p.	—	10 46 p.	
Amiens (Buffet) Par.	9 57 a.	—		1 4 p.	—	10 51 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	11 28 a.	—			—		
Boulogne Central Par.	11 30 a.	11 40 a.			—		
Boulogne Maritime (ora fr.) Arr.	11 35 a.	—			—		
Boulogne Maritime (ora fr.) Par.	11 50 a.	—			—		
Boulogne Maritime (ora E. oc.) Par.	11 46 a.	—			—		
Folkestone Par.	2 — p.	—			—		
Boulogne-Tintelleries Arr.		11 44 a.			—	12 31 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.		11 46 a.			—	12 33 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.		12 27 p.		2 55 p.	—	1 12 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.		12 35 p.	1 5 p.	3 01 p.	—	1 21 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.		1 20 p.		3 19 p.	—	1 39 a.	
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Par.		1 16 p.		3 15 p.	—	1 35 a.	
Douvres —		3 5 p.		5 15 p.	—	3 40 a.	
Londres Victoria Arr.		—		7 — p.	—	—	
Londres Ch.-Cross Arr.	3 45 p.	4 55 p.		—	—	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori*. — (*) Questo treno non prende in 2ª classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3ª classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3ª classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3ª classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3ª classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2ª classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1ª e 2ª classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1ª e 2ª classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — *Vetture dirette da Boulogne verso P.-L.-M.* Una vettura di 1ª e 2ª classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Boulogne a Milano e Venezia col treno che parte da Boulogne alle 6.17 p. e da Parigi-Lione alle 10.20 ant. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di 1ª e 2ª classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Calais col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 11.35 ant. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2ª cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2ª classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1ª, 2ª e 3ª classe da Torino a Macon e solo 1ª classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1ª, 2ª e 3ª classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1ª classe da Parigi a Culoz e 1ª e 2ª classe da Lyon (via Ambérieu); 1ª, 2ª e 3ª classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1ª e 2ª classe da Parigi a Macon e 1ª, 2ª e 3ª classe da Macon a Torino.

TORINO, 1902 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2.

ANNO XXXV. Sabato, 30 Agosto 1902 NUM. 35.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

MODIFICAZIONI ALLA LEGGE 20 MARZO 1865
SUI LAVORI PUBBLICI

Nel precedente numero (vedi *Informazioni*) abbiamo pubblicato un cenno intorno alla progettata modificazione della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865.

L'importanza dell'argomento ci consiglia a pubblicare integralmente la circolare dell'on. ministro Balenzano, in data 15 agosto 1902.

La legge del 20 marzo 1865 sui lavori pubblici non più corrisponde alle esigenze dei tempi.

Mutate radicalmente le condizioni di cose in 40 anni, cresciute le esigenze in dipendenza del progresso tecnico-scientifico, attuati nuovi mezzi di locomozione, aumentato il traffico terrestre e marittimo, imponendosi la convenienza di far rivivere la navigazione interna, di migliorare tutti i servizi pubblici, di facilitare e sovvenire, quando occorra, le opere di interesse consorziale e comunale, di curare il regime dei corsi d'acqua, con opere di sistemazione e con ben intesa polizia idraulica, le deficienze dell'attuale ordinamento riescono così evidenti, che la predetta legge sulle opere pubbliche deve, a mio giudizio, essere prontamente modificata.

Già questo lavoro di riforma andò parzialmente svolgendosi colle leggi 10 agosto 1884, n. 2644, 5 luglio 1882, n. 874, 2 aprile 1885, n. 3095, 30 marzo 1893, n. 173, 15 giugno 1893, n. 294,27 dicembre 1896, n. 561 e colle altre, le quali successivamente modificarono i titoli della legge concernenti le derivazioni d'acque pubbliche, i porti, i torrenti, il Genio civile, la gestione delle opere, le tramvie, per non dire di quelle recenti sulle bonificazioni e sulle opere idrauliche minori.

Ma ciò non basta: altre parti della legge meritano esame e riforme: mentre le stesse modificazioni introdotte colle suaccennate leggi non appagano talvolta completamente, o provocano dubbiezze nella loro interpretazione, e in special modo perdura, in materia di competenza, quell'ondeggiamento, che ogni giorno aumenta i giudizi per conflitto di giurisdizione fra l'autorità amministrativa e la giudiziaria, lo che rende timida ed incerta l'azione dell'Amministrazione.

È mio intendimento di dedicare ogni studio ad una revisione della legge sui lavori pubblici per renderla consona e coordinata alle speciali e mutate moderne circostanze, sotto gli aspetti tecnici, economici ed amministrativi. Ma innanzi di accingermi a siffatta opera, intendo avere il parere e le proposte degli Uffici e dei funzionari, i quali, in diversa forma e con diverse funzioni, sono chiamati a prestare l'opera loro od il loro consiglio nell'applicazione ed esecuzione della legge.

Si è perciò che io invito la S. V. a sottopormi, non più tardi del 15 ottobre p. v., le idee e le proposte che in merito alle cennate riforme crede si debbano apportare alla ricordata legge organica del 1865, nonchè alle altre che in parte l'hanno sostituita.

Parmi inutile il dichiarare che io non chiedo dissertazioni teoriche sulle varie parti della legge, sibbene invoco la sua cooperazione per indicarmi le deficienze o lacune che nella propria esperienza ha dovuto constatare; pregandola a presentare le sue proposte nella forma più breve e concisa, separatamente per ogni titolo, e distinguendo i vari capi e articoli.

Accetterò con grato animo le proposte su qualunque parte della legge; ma tuttavia richiamo l'attenzione di V. S. sui seguenti punti, che ritengo meritino speciale esame, e richieggano modificazioni più o meno essenziali.

Sul Titolo II, delle *strade ordinarie*, è utile esaminare se, data la larga rete delle strade ferrate in esercizio, torni ancora opportuno conservare la categoria delle strade nazionali, sia per la costruzione che per la manutenzione.

Devesi, inoltre, principalmente studiare il modo d'impedire che, costruite le vie da qualsiasi ente, esse vengano a deperire per mancata o trascurata manutenzione; inconveniente questo che è notevolmente deplorato. La causa di tale grave fatto dipende forse dalla poca idoneità e dalla deficienza finanziaria degli enti chiamati a provvedere? In talune regioni, ove lo sconcio è imputabile alla trascuranza delle autorità comunali, e quella provinciale ha della propria missione un concetto molto elevato, si è procurato di rimediarvi coll'assumere, quale provinciale, quasi tutta la rete comunale, interpretando largamente l'art. 13 della legge.

Ma un simile rimedio è limitato a poche provincie; in altre si lamenta perfino che lo stesso ente provinciale trascuri la conservazione delle sue strade, malgrado l'obbligatorietà sancita dall'art. 28 della legge.

Potrebbe essere efficace riparo al male il riunire sotto una sola Amministrazione, e perciò sotto un solo Ufficio tecnico, la manutenzione stradale, concretando beninteso il compenso che alla Amministrazione accentratrice dovrebbero corrispondere quelle a cui carico, per la vigente legge, starebbe la spesa?

È questo un argomento che merita grande ponderazione, e sul quale desidero avere concrete e ragionate proposte, specialmente dalle Onorevoli Deputazioni provinciali.

Le condizioni delle strade vicinali, sia sotto l'aspetto amministrativo che giuridico, hanno dato spesso luogo a indecisioni e difformità di giurisprudenza: riterrei doveroso togliere ogni equivoco sulla funzione, sull'essenza e sulla gestione di queste minori arterie di comunicazione, studiando come si possa distinguere bene le vicinali soggette a servitù pubblica da quelle essenzialmente private, e come, per le prime, sieno da promuovere efficacemente i consorzi fra gli utenti. E riuscirà pure opportuno avvisare al modo col quale vadano regolati i consorzi misti stradali-idraulici, esistenti in talune provincie, sulla cui legittimità ed utilità sorsero anche dei dubbi.

Grande attenzione merita poi il Capo IV dello stesso Titolo II, concernente la *polizia delle strade*, in ispecie per impedire le ostruzioni dei fossi e tombini, le occupazioni ed usurpazioni di suolo, gli scoscendimenti delle ripe private, il pascolo e l'abbeveraggio abusivi; e infine per provvedere a che sia facilitata la regolare circolazione dei velocipedi e degli automobili, impedendo altresì che essa arrechi danno o disturbo alla conservazione delle strade ed alla incolumità e tranquillità dei viandanti e del carreggio ordinario.

Al Titolo III, il quale tratta delle *acque soggette a pubblica amministrazione*, molte riforme sono state apportate, ed altre proposte ancora sono dinanzi al Parlamento; ma la S. V. dovrà, in quanto riterrà del caso, indicare le riforme utili, in ispecie sulla organizzazione dei consorzi, sulla navigazione interna, sulla convenienza di parificare i porti fluviali a quelli lacuali, ed in genere sugli argomenti tutti di cui ai capi III, IV e VI del Titolo. Desidero che specialmente venga anche esaminato il Capo VII concernente la polizia idraulica per regolare meglio tutto quanto concerne gli argini golenali, le fabbriche di nuova costruzione, la modificazione delle esistenti ed i loro restauri, le piantagioni delle alluvioni, le estrazioni delle ghiaie, le chiaviche ed altro, sui quali oggetti la legge attuale è riconosciuta o insufficiente o incerta. E vorrà la S. V. esaminare se, dopo le parziali modificazioni apportate alla legge del 1865, possa più rimanere immutata l'attuale classificazione delle opere idrauliche.

Molta attenzione merita infine il Titolo VI sulla *gestione amministrativa ed economica dei lavori pubblici*, ponendolo in armonia con lo spirito nuovo dei tempi, e togliendo l'anomalia che taluni opinano vi sia fra le disposizioni del vigente capitolato generale e l'art. 344 della legge. Rendere più spedita la esecuzione dei contratti, conciliando il desiderabile decentramento con le necessarie garenzie, e risolvere legislativamente tutti i dubbi in materia di competenza, è obbietto degno di speciale esame da parte della S. V.

Nella legge del 1865, conformemente a quella del 20 novembre 1859, il legislatore volle mantenere un prudente riserbo circa le speciali pratiche e consuetudini vigenti nelle varie parti del Regno; e ciò per aspettare consiglio dal tempo e dall'esperienza. Ma oramai sarebbe giunto il momento di vedere quali di tali consuetudini debbano essere rispettate, introducendole nella legge o nei regolamenti, e quali soppresse, come non più rispondenti alle esigenze del tempo.

Queste sono le principali avvertenze che mi premeva fossero tenute presenti da V. S. nello studio che vorrà presentarmi. Ripeto, però, che nessun limite intendo porre alla diligenza della S. V. nel sottopormi ogni osservazione su tutti gli articoli della legge, intorno ai quali Ella creda portare il contributo della propria esperienza; e mi dichiaro grato della cooperazione sua nella riforma della vigente legge, riforma che confido apporterà molti benefizi al paese.

Gradirò dalla S. V. un cortese cenno di ricevuta.

Il Ministro: BALENZANO.

LA LINEA FRANCESE D'ACCESSO AL SEMPIONE

L'idea del raccordamento Frasne ovvero Lajoux-Vallorbes per costituire il migliore abbreviamento da Parigi a Milano per la nuova via del Sempione non incontra punto il favore degli svizzeri che non sono del cantone di Vaud.

Il rapporto dell'ingegnere ginevrino Francis Reverdin, comunicato al *Journal des Transports* ne è la migliore prova. Ecco ciò che scrive a questo soggetto l'ingegnere Reverdin:

« Un progetto di convenzione relativa alla linea Frasne-Vallorbes è stato presentato ultimamente al Consiglio d'amministrazione della Compagnia Giura-Sempione. Questo progetto di convenzione stabilisce:

1. I lavori fra Frasne e Vallorbes (24 chilometri, di cui metri 6225 in galleria), lavori che si trovano quasi interamente in territorio francese, saranno eseguiti dalla Compagnia P. L. M. a condizione che la Compagnia Giura-Sempione parteciperà alla spesa per il 30 0[0. La spesa essendo calcolata a 20 milioni, si tratta quindi di una somma di 6,252,000 franchi durante il tempo della concessione che è di 54 anni;

2. La Compagnia Giura-Sempione si impegna di raddoppiare il binario, a sue spese, sulla sezione Vallorbes-Dailleus (26 chilometri);

3. L'ingrandimento della stazione di Vallorbes (4 milioni) porterà il capitale investito ad una somma rappresentata da un interesse di 202,000 franchi, da dividere in parti uguali fra le due Compagnie interessate;

4. L'esercizio della linea Frasne-Vallorbes si farà a spese e profitto della Compagnia P. L. M.;

5. Le spese d'esercizio della stazione di Vallorbes (312,000 fr. per un anno) si divideranno fra le due Compagnie.

Risulta da ciò che precede che ogni Compagnia dovrebbe sopportare 257,000 franchi.

Tuttavia, per tener conto degli aumenti di spesa risultanti dall'aumento futuro del traffico, la Compagnia P. L. M. prenderebbe a suo conto una somma un po' superiore e meglio in rapporto con le spese d'esercizio delle altre stazioni di frontiera (Modane, Ventimiglia), cioè 296,000 fr. all'anno (interesse di circa 7 milioni).

Il compenso che si stabilisce fra la somma di partecipazione della Compagnia Giura-Sempione (6 milioni divisi in 54 annualità) e il carico della Compagnia P. L. M. (296,000 fr.) fa risultare a 44,000 franchi la somma da considerarsi come locazione della stazione di Vallorbes.

Se dunque noi mettiamo in confronto i capitali necessari per le due Compagnie, noi troviamo:

	P. L. M.	G. S.
Impianto della linea	14,000,000	6,000,000
Doppio binario Vallorbes Daillens	—	3,000,000
Ingrandimento stazione Vallorbes	—	4,000,000
Spese della stazione ingrandita.	7,000,000	5,000,000
Totale . .	21,000,000	18,000,000

La Compagnia G. S. essendo destinata a sparire da un momento all'altro, sarà senza dubbio la Confederazione che dovrà eseguire le condizioni di questo accordo.

Conviene dunque portare una attenzione affatto speciale alla partecipazione finanziaria che consiste nell'impiegare 18 milioni in questa impresa.

Si è già fatto osservare che per migliorare veramente la linea da Dijon a Losanna per Vallorbes, non si tratta soltanto di evitare le parti più cattive, quelle fra Pontarlier e Vallorbes. Perchè il traffico del Sempione possa utilizzare questa linea, bisognerebbe ancora e sopratutto trovare il mezzo di eliminare i 25 chilometri di pendenza del 20 0|00 che esistono fra Mouchard e Frasne, in Francia, e fra Vallorbes e Daillens, in Svizzera. Se non si vorranno o non si potranno fare questi miglioramenti si vedranno le spese di esercizio crescere più rapidamente dei prodotti.

I tre milioni consacrati al raddoppiamento del binario attuale fra Vallorbes e Dailleus sono indubbiamente una spesa inutile se questa tratta deve essere sostituita da un nuovo tracciato con pendenze normali del 10 0|00, le sole ammesse per un traffico internazionale poichè si tratta di lottare con tariffe ridotte, esercitando economicamente.

Ora, per ridurre al 10 0|00 i 25 chilometri che sono attualmente al 20 0|00, bisognerebbe costruire una nuova linea di 50 chilom. Basta per questo sviluppare la linea lungo il Giura, con un piccolo tunnel fra il Day e il Romainmotier, ma è una spesa di circa 25 milioni, a doppio binario. Ecco per il versante svizzero.

Dalla parte francese, l'irregolarità del terreno renderebbe l'esecuzione di una nuova linea assai difficile. Essa sarebbe in ogni caso di un costo sensibilmente più elevato. Bisogna inoltre rimarcare che un allungamento totale di 50 chilom., necessitato da questo miglioramento, sconcerta i calcoli di distanza comparativa fra Dijon e Losanna per i diversi tracciati finora stabiliti in condizioni analoghe di pendenze.

E' così che questa distanza fra Dijon e Losanna, che è attualmente di 213 chilometri, e sarebbe ridotta a 196 chilometri, coll'abbreviazione Frasne-Vallorbes, si troverebbe portata a 246 chilom. coll'allungamento inevitabile risultante dal miglioramento del profilo.

Col progetto Lons-le-Saunier-Ginevra, la distanza di Dijon a Losanna non è che di 233 chilometri.

Questo progetto — bisogna ricordarlo — non presenta in nessuna parte delle pendenze superiori al 10 0|00. Non supera in altitudine 559 metri (mentre la Frasne-Vallorbes raggiunge 894 metri).

Bisogna adunque scegliere: Fra una spesa immediata di 18 milioni col suo indispensabile complemento di 25 milioni per l'inevitabile miglioramento fra Vallorbes e Losanna; ovvero l'impiego di questi 18 milioni all'esecuzione del progetto Lons-le-Saunier-Ginevra.

Per ciò che concerne la Svizzera, questo progetto diminuisce il tempo di percorso di almeno un'ora (vedere il rapporto di Noblemaire 1901).

Utilizza la migliore linea della rete Giura-Sempione. È infine capace di attirare al Sempione il traffico della valle della Loira.

La Confederazione agirebbe adunque saggiamente partecipando, in una misora importante alla realizzazione di un progetto che è per essa della massima importanza.

Questa linea, infatti, procurerà una notevole economia d'esercizio sulla linea Ginevra-Losanna ed un aumento considerevole di traffico. Inoltre la Confederazione non perderà di vista che l'esecuzione di questo progetto le farebbe evitare la spesa di 25 milioni che sarebbe obbligata di sopportare per attenuare le spese sempre crescenti dell'esercizio della Vallorbes-Dailliens.

Infine, non dimenticherà che il giorno in cui la Frasne-Vallorbes sarà completata colla Romainmotier-Cuarnens, le popolazioni del litorale e di Ginevra saranno in diritto di chiedere di raccordarli a questa linea (dopo Rolle, per esempio), e saranno nuovi milioni da aggiungere ai precedenti.

Quest'ultima linea non sarebbe d'altronde difficile ad impiantarsi e la Confederazione non rifiuterebbesi di accordarla. Il suo interesse stesso la spingerebbe per evitare il giro per Losanna del suo materiale e il tempo perduto dal personale.

LA FERROVIA SOTTERRANEA DI NEW-YORK

Il *Rapid Transit Subway*, attualmente in corso di costruzione a New-York, si deve specialmente ai reclami del pubblico chiedente dei mezzi di trasporto più rapidi degli attuali sulle lunghe distanze che separano la parte bassa della città da Harlem e da Bronx Park. A New-York i mezzi di trasporto non sono stati mantenuti al livello dei bisogni del traffico. Per quanto importanti fossero le modificazioni da qualche anno apportate alle linee a livello e quantunque il « Manhattan Elevated Railway » abbia ingrandito la rete ed abbia applicato la trazione elettrica per aumentare la capacità di trasporto, gli ostacoli materiali con cui in quella città le tramvie a livello e quelle sospese devono lottare, non permettono loro di far fronte alle esigenze che vanno sempre aumentando a misura che cresce la popolazione ed il numero dei viaggiatori a grandi distanze.

La nuova ferrovia sotterranea, destinata a diminuire il traffico delle linee superficiali ed aeree, ha origine da City Hall (municipio) e si dirige verso Nord fino alla 104ª Street, in cui si biforca: un ramo arriva fino al forte Giorgio, l'altro gira verso sud-est ed arriva a Bronx Park.

Fra l'origine e il punto di biforcazione, la ferrovia porta 4 binari, due per treni espressi e due per gli omnibus; il ramo di nord-est ha due soli binari, l'altro ne porta tre e anche cinque in qualche tratto di maggiore traffico.

Nel tratto da City Hall alla 104ª Street, lungo km. 10,860 vi saranno ventidue stazioni, di cui cinque per treni espressi; questi percorreranno tale intervallo in 17 minuti. Sui due rami, le stazioni saranno tutte locali, salvo una stazione per treni espressi alla 157ª Street.

Le stazioni sono stabilite su piattaforme elevate in modo da non ostacolare l'avviamento e la fermata dei treni. Lungo la maggior parte del percorso la ferrovia trovasi a poca profondità sotto il livello delle strade; in qualche punto soltanto, specialmente fra la 150ª e la 200ª Street, si è dovuto passare in galleria molto profonda, tanto che le due stazioni di questo tratto trovansi a circa 30 m. sotto il livello del suolo. La galleria, in questo punto è scavata tutta nel granito, con un semplice rivestimento in muratura; essa ha una sezione semicircolare di m. 7,62 di diametro con piedritti di m. 1,70 circa. Nelle stazioni il diametro della galleria è di m. 15,24.

La galleria, che passa a poca profondità dal suolo, ha una sezione rettangolare rivestita internamente da calcestruzzo con armatura metallica. La strada è sostenuta da travi di acciaio fra cui sono gettate delle volte di calcestruzzo.

L'armatura è formata da tanti telai collocati a distanza di m. 1,50 da asse ad asse, ciascuno dei quali consta di diritti di acciaio, due laterali e uno centrale fra i due binari, tutti e tre ancorati dentro blocchi di pietra immersi nel calcestruzzo. Su ciascuna fila di diritti sta poggiata una trave a doppio T da 381 mm. e 63 Kg. di peso a metro corrente. Fra queste travi orizzontali sono costruite delle volticelle di calcestruzzo. Il rivestimento di calcestruzzo è formato da due strati successivi fra cui viene stesa una cappa a tenuta d'acqua. Lo strato esterno di calcestruzzo della parte inferiore del tunnel a contatto col terreno ha uno spessore minimo di 203 mm., che viene aumentato nei terreni poco resistenti; lo strato esterno delle pareti è costruito in qualche tratto con calcestruzzo, in altri a laterizi. Le traversine di acciaio sono ancorate nel pavimento di calcestruzzo e portano delle biette di legno su cui riposano le rotaie, in modo da rendere molto facile il cambiamento di esse.

Non è stata presa alcuna disposizione speciale per smorzare il rumore e le vibrazioni, perchè si ritiene che essi saranno insignificanti, data la costruzione e la sospensione elastica dei motori.

Con l'identica disposizione sono costruiti i quattro binari; fra le linee non vi sono separazioni di sorta, tranne

le file di colonne a sostegno della strada. Anche per la ventilazione della galleria non si è preso alcun provvedimento essendo stabilito precedentemente l'esercizio a trazione elettrica.

La ferrovia passerà sotto il fiume Horlem dentro due tubi, uno per binario.

In progetto sta il prolungamento della linea che partirà da Park Row e arriverà prima a Battery Park e poi, passando sotto l'East River, al municipio di Brooklyn.

Grazie al servizio di treni espressi che si potranno stabilire fra il termine di City Hall e la 104ª Street, e data la costruzione della via a quattro binari, la durata del tragitto sarà minore di quella delle altre linee di tram.

I lavori sono eseguiti senza interrompere la circolazione dei treni e quasi da per tutto non si sbarra che una metà della strada, solo in qualche punto si è dovuto fare lo scavo a tutta larghezza; in questo caso le linee dei tram sono state trasportate nella parte centrale su costruzioni provvisorie.

Differenti sistemi sono stati adoperati per la èsecuzione dei lavori di escavazione.

Spesso lo scavo è stato praticato lungo un lato della strada per una lunghezza di circa 120 metri fino alla profondità richiesta; i lavori di avanzamento e di puntellatura vengono eseguiti come nelle gallerie delle miniere. Dopo collocata l'armatura metallica e costruita una metà della galleria, si procede allo stesso lavoro per l'altra metà.

I materiali vengono trasportati mediante canapi aerei, che corrono sopra la linea di scavo; contemporaneamente sono adoperate parecchie gru fisse mosse mediante aria compressa. Nei punti in cui si incontra la roccia si adoperano perforatrici ad aria compressa.

Si calcola che per tutto il lavoro saranno necessari 68000 T. di acciaio e 593,106 metri cubi di calcestruzzo.

La spesa d'impianto ammonta a 175 milioni di lire secondo il prezzo d'asta; tutta la linea è lunga 33,8 chilometri, perciò il costo chilometrico sarà di 1,959,700 lire. In questa cifra non è compreso il costo del materiale mobile e delle officine generatrici.

I lavori di costruzione hanno avuto principio il 1° settembre del 1900: adesso sono in corso su tutta la lunghezza della linea, salvo nei punti in cui è richiesta qualche opera esterna. Il termine di consegna è fissato per l'agosto 1904; si conta però di dare finito il lavoro nove mesi prima. La « Rapid Transit Commission », che ha preso in appalto il lavoro, tiene alla sua dipendenza ben centocinquanta ingegneri.

L'officina generatrice della ferrovia sotterranea potrà contenere dodici macchine a vapore della potenza nominale di 7500 cavalli ciascuna a rendimento massimo e della potenza massima di 11000 cavalli. Otto macchine di queste, fornite dalla Compagnia Allis Chalmers, saranno del tipo medesimo di quelle impiantate nell'officina del « Manhattan Elevated Railway ». Ciascnna macchina si compone di due motori identici inseriti sur un solo albero; fra essi trovasi un alternatore di 5000 kw. Ciascun motore avrà un cilindro verticale a bassa pressione ed uno orizzontale ad alta pressione, che mandano la medesima manovella. I cilindri ad alta pressione avranno un diametro di m. 1,067 e una corsa di m. 1,524. I motori andranno ad una pressione, iniziale di 12,3 a 14 Kg. per cmq. e ad una velocità di 75 giri al minuto.

La questione delle velocità e degli orari potrà essere definita solo dopo l'apertura della linea; però è stabilito nel contratto che i treni locali si fermeranno ad ogni stazione ed avranno una velocità minima di 22,5 Km. l'ora. E' probabile che le velocità prescritte saranno oltrepassate, ciò dipenderà dal materiale mobile che verrà adottato e dalla velocità di accelerazione. Si prevede che i treni espressi potranno seguirsi ogni due minuti ed i treni locall ad ogni minuto.

PONTI DI FERRO SUL CANALE DORTMUND-EMS

Per le comunicazioni fra le due sponde del nuovo canale navigabile fra Dortmund ed Ems hanno dovuto essere costruiti un gran numero di ponti.

Merita un cenno il tipo adottato per quelli delle strade comunali e vicinali, non tanto perchè presenti novità e particolarità tecniche e costruttive, quanto perchè, essendo stato applicato ad un gran numero di ponti che si trovavano in condizioni quasi identiche, si può ragionevolmente supporre che esso rappresenti il modello più conveniente tanto dal lato tecnico, quanto da quello economico.

I ponti costruiti secondo questo tipo normale sono in numero di 98, dei quali 8 con larghezza di m. 4 (m. 3 di carreggiata e m. 0.50, per parte, di marciapiedi), 49 di m. 4.50 e 41 di m. 5.50, rispettivamente con m. 3 e 4 di carreggiata e m. 0.75, per parte, di marciapiedi. Essi sono tutti ortogonali al canale, essendosi fatte opportune correzioni alle strade ogni volta che l'incontro avveniva obliquamente; hanno la luce libera di m. 31, con distanza tra gli appoggi di m. 31.70. Il metallo adoperato è l'acciaio Martin-Siemens o Thomas, pel quale è stata ammessa la massima sollecitazione unitaria di kg. 7.5 per mmq. nei travi principali, di kg. 9 in quelli trasversali e nei controventi, tenendosi conto nei calcoli dell'indebolimento prodotto dai fori dei chiodi.

È stato tuttavia ammesso che in qualche straordinaria occasione del passaggio di grossi carichi la sollecitazione potesse aumentare del 30 0|0. Il calcolo fu fatto nella considerazione di un carico mobile rappresentato da un carro del peso di 10 tonn. con due assi distanti tra loro m. 3.50 e con ruote distanti m. 1.50 l'una dall'altra, e di un carico fisso uniformemente ripartito di kg. 400 al mq. Con simili carichi furono fatte le prove di resistenza, pei risultati delle quali può consultarsi la *Zeitschrift für Bauwesen*, anno 1898, dalla quale riassumiamo i presenti cenni.

I due travi principali, distanti da asse ad asse di m. 4.90, hanno forma semiparabolica, altezza teorica di m. 3.50 alla mezzaria (1|9 della luce) e di m. 1.70 agli appoggi; montanti verticali che li dividono in 11 campate di m. 2.89 ciascuna, contrastati internamente per di sotto dai travi trasversali; diagonali soggette a tensione. La forma della briglia superiore, costituita da cantonali che sostengono un ferro ad U aperto per di sopra, oltre ad essere sfavorevole per l'unione delle lamiere di collegamento ai nodi, presenta anche l'inconveniente che durante la pioggia forma un canale di acqua che scola sulla muratura delle spalle.

L'impalcatura è formata da travi trasversali composti, a doppio T, collocati fra le briglie inferiori dei travi maestri, da travetti longitudinali inchiodati ai primi per mezzo di ferri ad angolo, e da un tavolato trasversale di rovere, della grossezza di cm. 10 a 12, incurvato secondo l'inclinazione di 1.50 per lo scolo delle acque fino alle aperture che si trovano sotto al bordo formato dal cantonale di sostegno del marciapiede; questo è alquanto rialzato e ricoperto di tavolato della grossezza di cm. 5.

Allo scopo di economizzare nella muratura delle spalle, i cuscinetti di appoggio, d'acciaio, sono alquanto spostati verso l'interno; il che permise di limitare la larghezza tra i paramenti esterni dei muri di accompagno a m. 6.10 nei ponti larghi m. 4.50, ed in proporzione negli altri. Le spalle sono di muratura di pietra o di mattoni ordinari con rivestimento di pietrame o di mattoni pressati.

Il terreno essendo in generale costituito da uno strato di sabbia o argilla melmosa, della potenza di m. 2.50 ed insistente sopra un sottosuolo marnoso e stabile, le fondazioni vennero eseguite con casseri di legname, i cui pali erano infissi fin dentro alla marna. Nell'interno il fondo era escavato fino a m. 3.70 sotto al pelo normale d'acqua del canale, e riempito di calcestruzzo per l'altezza di m. 1.30.

Il giornale tedesco, da cui sono riassunte le presenti notizie, non dà il costo medio totale di uno di tali ponti; si rileva soltanto che il prezzo medio delle parti metalliche fu di circa L. 330 la tonnellata.

Il movimento commerciale, industriale e ferroviario DELLA FRANCIA, INGHILTERRA, GERMANIA E STATI UNITI dal 1890 al 1900

Edmond Théry, nell'*Economist Européen*, esamina la situazione economica generale quale si presenta, specialmente nei quattro grandi Stati che oggi si competono il mercato mondiale, Inghilterra, Germania, Stati Uniti e Francia.

Il bilancio econnmico universale dell'ultimo decennio del secolo XIX si riassume così:

		1890	1900	Aum. 0|0 1900
Ferrovie	km.	607,925	790,570	30.4
Telegrafi	»	1,306,262	1,660,570	21.1
Marina mercantile a vapore	tonn.	8,365,000	13,845,000	65.5
Produzione in migliaia di tonn.				
Carbone		491,101	767,636	56.3
Ferro		27,777	40,970	47.5
Acciaio		12,453	27,182	118.3
Rame		269	485	80.3
In milioni di lire				
Esportazione commerciale		38,297	48,773	27.4
Spese militari		6,409	9,338	45.7

Per ciò che riguarda le ferrovie e le linee telegrafiche terrestri, il cui aumento generale è stato di 182,645 e 354,314 km. rispettivamente, la parte dell'Europa in questo aumento è stata di 60,331 km. per le ferrovie e di 168,889 per i telegrafi; la parte delle due Americhe di 78,963 e 81,683 km.; quella dell'Asie di 27,796 e 68,615 km.; quella dell'Africa di 9,316 e 19,475 km.; e quella dell'Oceania di 6,419 e 15,652 km.

Per la marina mercantile a vapore, la quasi totalità dell'aumento (5,483,000) spetta all'Europa, le cui flotte commerciali avevano nel 1900 una capacità di 12,468,000 tonnellate a vapore contro 7,723,000 nel 1890, ossia un aumento effettivo di 4,745,000 tonn.

Le flotte commerciali nord e sud-americane non hanno progredito, nello stesso periodo, che di 491,000 a tonnellate a vapore 1,024,000.

Nel 1890 la produzione carbonifera dell'Inghilterra, Germania e Stati Uniti rappresentava da sola 414,693,000 tonnellate, ossia 84 0|0 della produzione totale. Nel 1900 la produzione di questi tre Stati si è elevata a 614,293,000 tonnellate, abbassando a 80 0|0 il suo rapporto con la produzione totale.

Ma la proporzione della produzione carbonifera rispettiva dei tre paesi si è considerevolmente modificata nei dieci anni, e lo stesso è avvenuto per la produzione siderurgica, il consumo del rame e le esportazioni commerciali.

Il prospetto che precede dimostra dunque che durante il breve periodo di un decennio, che ha coronato il gran secolo del vapore e dell'elettricità, i mezzi di trasporto e gli scambi internazionali del mondo civile si sono notevolmente sviluppati, e che la potenza di produzione del suo macchinario industriale ha pure progredito in proporzione anche più considerevole.

Disgraziatamente se vi è ragione di felicitarsi dal punto di vista umanitario e filosofico dei grandi risultati materiali ottenuti fra il 1890 e il 1900, bisogna anche riconoscere che la concorrenza internazionale, che li ha realizzati, ha del pari provocato, fra le grandi nazioni industriali, delle competiziou e rivalità d'interessi particolari, delle quali l'aumento delle loro spese militari prova la gravità.

D'altra parte, l'ultimo decennio del secolo XIX non può essere classificato fra i periodi di pace universale, poichè in esso si registrano la guerra cino-giapponese (1894), la spedizione del Madagascar (1895), la spedizione dell'Eritrea (1896), la guerra turco-greca (1896), la guerra ispano-americana (1898) e la guerra anglo-boera (1899).

Conseguenza di questa breve enumerazione è che le spese militari, per il mondo intero, sono aumentate da 2,929 milioni di lire nei dieci anni, dei quali 1,862 milioni per gli eserciti e 1,067 milioni per le marine da guerra.

Dalla guerra cruenta delle armi passando alla guerra incruenta nel campo industriale, commerciale e marittimo che si combatte dal 1893 fra la Germania e l'Inghilterra il signor Théry ricorda ciò che scriveva nel 1896 il con sole francese ad Amburgo:

« Per la prima volta nel secolo, la bandiera tedesca ha avuto il sopravvento sulla inglese, per ciò che riflette il tonnellaggio delle navi in questo porto ».

Ma dal 1896 in poi la produzione americana ha fatto la sua comparsa sui mercati che l'industria tedesca disputava all'inglese; e si tratta di un concorrente egualmente formidabile per le nazioni contendenti europee.

I rispettivi interessi economici delle grandi nazioni dell'Europa continentale, sono di natura così diversa dagl interessi economici dell'Inghilterra, che una intesa comune, un *zollwerein* europeo paiono inammissibili, per ora.

Eppure quando le grandi nazioni dell'Europa continentale avranno aumentato ancora di qualche miliardo i loro bilanci, quando la concorrenza americana e asiatica avrà, d'altra parte, ridotto in notevoli proporzioni i beneficii delle loro industrie, e con ciò stesso diminuita la rimunerazione del lavoro indigeno e la facoltà di acquisto e di consumo del mercato interno, cioè la potenza contributiva di ciascun paese, bisognerà bene cercare un terreno comune e parlare di federazione commerciale europea.

L'attività industriale e commerciale del mondo è oggi concentrata specialmente nell'Inghilterra, nella Germania, negli Stati Uniti e nella Francia.

Ora, come si è detto sopra, da dieci anni, e sotto l'influenza di fattori diversi, la situazione economica rispettiva di questi quattro paesi si è profondamente modificata.

Le conseguenze di tale modibcazione contribuiranno certamente a modificare l'organismo economico e sociale delle nazioni moderne; è il còmpito che il secolo XIX ha legato al XX, ma sarebbe temerità volere predire quale sarà la portata di un tale movimento; basta averne posti esattàmente i termini.

BIBLIOGRAFIA

Atlante geografico tascabile. — Il dott. Giovanni De Agostini, direttore dell'Istituto Geografico De Agostini di Roma, ha pubblicato un magnifico Atlante tascabile, corredato da un diligente dizionario geografico.

L'interessantissima e copiosa introduzione geografico-statistica, e le nitidissime carte disegnate con cura e chiarezza, fanno di questo Atlante una pubblicazione utile e veramente eccezionale anche in rapporto al suo tenue prezzo, (lire 4).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Ferrovia Gattinara-Biella.

Nel pomeriggio di ieri, nel gabinetto del sindaco a Milano, si riunirono gli assessori ingegneri Pugno e Besana, il senatore Badini-Confalonieri, pro-sindaco di Torino; il comm. Sella, sindaco di Biella; l'avv. Umberto Pipia, segretario del Comitato per la costruzione della linea Biella-Gattinara; gli ingegneri Manfredini e Lanino, autori del progetto della nuova ferrovia.

Dopo breve discussione, il senatore Mussi, che si mostrò favorevole alla costruzione di questa linea, accettava di far parte del Comitato esecutivo.

><

I risuonatori elettrici.

Sulla linea Genova-Spezia ed in precedenza ai segnali d'avviso, esistenti nell'interno ed in prossimità di alcune gallerie, vennero collocati dei risuonatori meccanici.

Tali risuonatori dànno un colpo di martello contro una lastra d'acciaio ogni qualvolta il loro pedale è investito da una ruota di un veicolo del treno, provocando un forte suono, che serve ad informare il personale di macchina e di scorta dei treni, che si avvicina ad un segnale di avviso e che deve prestare attenzione per osservare se il segnale stesso sia disposto a via libera od a via impedita e regolarsi di conformità.

><

Servizio cumulativo fra Palermo-Marsala-Trapani e le Reti continentali.

Siamo informati che sono in corso trattative fra le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico, della Sicula e della Sicula Occidentale (Palermo-Marsala-Trapani), per ammettere il servizio cumulativo di quest'ultima ferrovia colla Sicula, colla Mediterranea e coll'Adriatica per quanto riguarda il servizio di tutte le concessioni speciali approvate colla legge n. 562 del 29 dicembre 1901.

><

I prodotti delle Ferrovie italiane dal 1° al 31 luglio 1902.

Dal prospetto dei prodotti lordi approssimativi delle Strade Ferrate costituenti le Reti principali Mediterranea, Adriatica e Sicula e delle altre Ferrovie del Regno, compilato dal R. Ispettorato Generale dal 1° al 31 luglio 1902, in confronto con quelli del corrispondente periodo dell'esercizio precedente togliamo le cifre seguenti:

RETE ADRIATICA. — Per la *Rete principale* i prodotti ammontarono nel periodo suddetto a L. 10,550,441 contro L. 9,917,158 nel periodo corrispondente dell'esercizio 1901-902, con un aumento quindi di L. 633,253.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 2,829,740.

Per la *Rete secondaria* L. 905,925 contro L. 818,918 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente, con un aumento quindi di L. 87,007.

RETE MEDITERRANEA. — Per la *Rete principale* complessivamente, per il periodo suindicato, i prodotti ascesero a L. 12,155,240 contro L. 11,763,360 nel corrispondente periodo dell'esercizio 1901-902. Vi ha quindi un aumento di prodotto di L. 391,880.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 3,245,576.

Per la *Rete secondaria* L. 541,479 contro L. 487,484 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente e con un aumento di L. 53,995.

RETE SICULA. — Per la *Rete principale* i prodotti ammontarono nel periodo suindicato a L. 754,206 contro L. 751,479 nel periodo corrispondente dell'esercizio 1900-901, con un aumento quindi di L. 2727.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 22,240.

Per la *Rete secondaria* L. 186,995 contro L. 178,372 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente, con un aumento di L. 8623.

Lo Stato complessivamente partecipa ai prodotti delle tre Reti secondarie nella somma di L. 1,458,120.

Da queste cifre per il 1° mese dell'esercizio finanziario 1902-1903 risulta un maggior prodotto di lire 1,177,485 per le tre grandi Reti, principali e secondarie.

><

La Relazione sull'esercizio delle ferrovie per l'anno 1900.
(Seguito e fine).

Per avere un'idea concreta delle condizioni economiche dell'industria ferroviaria nell'anno 1900, quali risultano dalle attuali condizioni di esercizio, non basta conoscere l'entità dei prodotti e delle spese, ma è pure mestieri tener conto, da un lato, della parte dei prodotti ferroviari incassati dallo Stato, e, dall'altro, degli oneri a questi spettanti per sovvenzioni ai concessionari di ferrovie, nonchè per corrispettivi, rimborsi e compensi dovuti alle Società esercenti le ferrovie di proprietà dello Stato, promiscue e private.

Gli incassi dello Stato, per effetto dell'esercizio ferroviario, facendo astrazione dai proventi delle tasse erariali sulla proprietà, sul traffico e sui titoli ferroviari, nonchè dagli altri introiti ed utili diretti ed indiretti, si possono riassumere nella somma complessiva di L. 125,240,069.07; mentre poi le spese a carico dello Stato, facendo astrazione da quelle per la sorveglianza all'esercizio delle ferrovie, si possono ritenere nella cifra di L. 132,389,770.58. D'onde una differenza passiva di L. 7,149,701.51 verificatasi nell'esercizio delle ferrovie nell'anno 1900. Tale differenza va aggiunta agli interessi per il servizio dei debiti consolidati e redimibili contratti dallo Stato per le ferrovie.

A fronte di questa perdita derivante allo Stato nell'anno 1900 per effetto dell'esercizio ferroviario, bisogna però mettere l'importo delle tasse erariali sui trasporti a grande velocità ed a piccola velocità accelerata ed ordinaria in L. 21,917,319.73, oltre alle tasse sulla proprietà, sul personale e sui titoli ed agli utili diretti ed indiretti che fruiscono le varie Amministrazioni governative, come, ad esempio, le dogane, le poste, i telegrafi, la guerra, ecc.

Volendo conoscere, anche per quanto riflette l'industria privata, il profitto ricavato nel 1900 dall'esercizio ferroviario a rimunerazione dei capitali da essa impiegati nelle ferrovie, si può stabilire il seguente raffronto fra gli introiti e le spese.

Gli introiti totali ammontarono a L. 312,651,426.48. Questa cifra è formata dal prodotto delle ferrovie italiane in L. 312,311,833.36, diminuito della parte incassata dallo Stato in L. 121,236,876.49, aumentata dai proventi a rimborso di spesa in L. 6,054,490.77, e dalle quote di prodotti, corrispettivi, sovvenzioni e rimborsi dovuti dallo Stato ai concessionari di ferrovie in L. 115,521,978.84.

Le spese in complesso salirono a L. 243,479,591,67. Questa cifra è formata: dal canone annuo dovuto allo Stato dalla Società Veneta per l'esercizio delle linee Schio-Vi-

cenza, Vicenza-Treviso e Padova-Bassano, in L. 35,000; dal canone annuo dovuto allo Stato dalla Società delle Ferrovie Meridionali per l'acquisto delle linee Bologna-Ancona e Castelbolognese-Ravenna, in L. 3,557,758.64; dalla quota dei fondi di riserva a carico della Società suddetta, per l'esonero dalle spese per danni di forza maggiore relativi alle linee di sua proprietà, in L. 370,433.94; dalle spese totali di esercizio, in L. 239,516,399.09.

La differenza attiva, che risulta pertanto di lire 69,171,834.81, rappresenta il beneficio dell'industria privata a rimunerazione dei capitali da essa impiegati nelle ferrovie.

Come chiusa del riassunto dei dati principali contenuti nella Relazione sull'esercizio delle Strade ferrate italiane per l'anno 1900, pubblichiamo il seguente prospetto, dal quale si rileva quali siano stati i prodotti e quali le spese per dette ferrovie nel periodo dal 1885 al 1900:

Anni	Lunghezza media esercitata nell'anno Chilometri	Prodotti complessivi Lire	Spese d'esercizio Lire	Differenze
1885	10,291	215,868,073	145,490,705	70,377,368
1886	10,951	222,123,269	145,271,093	76,852,176
1887	11,544	240,992,669	156,604,100	84,388,569
1888	12,098	249,993,973	165,364,975	84,628,998
1889	12,796	254,748,017	168,394,065	86,353,952
1890	13,022	255,687,108	173,379,424	82,307,684
1891	13,217	257,072,507	178,459,705	78,612,802
1892	13,662	253,135,975	174,151,182	78,984,793
1893	14,280	250,859,149	175,276,613	75,582,536
1894	14,756	255,959,682	178,168,093	77,791,589
1895	15,217	260,236,489	182,612,742	77,623,747
1896	15,499	268,873,427	188,971,728	79,901,699
1897	15,570	279,810,833	198,317,567	81,493,266
1898	15,753	289,588,500	202,351,078	87,237,422
1899	15,819	305,764,482	216,847,918	88,916,564
1900	15,847	318,366,324	239,516,399	78,849,925

><

Viaggi degli impiegati civili.

Per mettere i Ministeri in condizione di procedere gradatamente alla sostituzione dei nuovi ai vecchi scontrini dei libretti di viaggio degli impiegati civili del Regno, è stato disposto, d'accordo con le Società ferroviarie, che i modelli vecchi ammessi a tutto il corrente agosto rimangano in uso a tutto ottobre p. v., salvo a prorogarne la validità al 31 dicembre, se ciò sarà necessario.

Lo stesso dicasi delle richieste di nuovo modello pei viaggi delle famiglie degli impiegati, alle quali non sia stato ancora consegnato il libretto di nuova istituzione.

><

Introduzione del binario della ferrovia Gozzano-Alzo nella stazione di Gozzano.

Fra l'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo e l'avv. L. Razzetti, nuovo proprietario della ferrovia da Gozzano ad Alzo, è stato concordato uno schema di convenzione per l'introduzione e l'esercizio del binario della ferrovia Gozzano-Alzo nella stazione di Gozzano, e per l'esecuzione nella detta stazione di un servizio di corrispondenza pel trasporto delle merci.

><

Pellegrinaggio in Terra Santa.

L'Agenzia Chiari, di G. Sommariva e Comp. di Milano, con succursale a Roma, ha organizzato per il prossimo mese di settembre un pellegrinaggio in Terra Santa coll'imbarco e lo sbarco a Napoli.

Su domanda della Ditta, le Direzioni generali delle Ferrovie del Mediterraneo e dell'Adriatico, hanno accordato di applicare indistintamente per i viaggi dei pellegrini per e da Napoli la tariffa dei biglietti ad itinerario combinabile, con le seguenti speciali facilitazioni:

a) Validità di 60 giorni senza alcun supplemento di tassa;

b) Facoltà di chiedere l'itinerario di andata e ritorno anche per le distanze inferiori a 400 km., fermo però il percorso minimo di 400 km.

I biglietti saranno individuali o collettivi, e questi coll'ulteriore ribasso del 10 0[0, se per gruppi di almeno quattro persone.

><

Progetto di modificazioni alla Convenzione internazionale per i trasporti merci.

La Società italiana per le Strade Ferrate Meridionali esercente la Rete Adriatica. ha sottoposto all'approvazione governativa, in nome proprio e delle Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, della Sicilia. del Nord-Milano e delle Ferrovie consorziali Venete, un progetto di modificazioni delle disposizioni complementari alla Convenzione internazionale pei trasporti di merci in ferrovia 10 ottobre 1901, affinchè le disposizioni complementari in esso contenute possano essere introdotte nelle tariffe dei servizi diretti internazionali.

Il progetto di cui sopra, che ha riportato l'approvazione di tutti gli Stati interessati, eccetto la Russia, tende ad uniformare, per quanto possibile, anche le disposizioni inserite nelle tariffe dei vari servizi internazionali vigenti negli Stati partecipanti alla Convenzione di Berna.

Il lavoro è limitato, per ora, ad un numero relativamente ristretto di disposizioni; ma con esso è conseguito un vantaggio non insignificante, dappoichè quando le norme comuni, ora concordate, avranno riportata la sanzione dell'esperienza, è evidente che formeranno la materia di nuove aggiunte alla Convenzione di Berna; e venendo così man mano a restringersi il numero delle prescrizioni aventi carattere particolare, l'unificazione della legislazione relativa al contratto di trasporto migliorerà fino a raggiungere la possibile perfezione.

L'attuazione del progetto faciliterà inoltre l'istituzione di nuovi servizi diretti, venendo ad eliminare le non poche difficoltà che finora si incontravano nel concordare appunto la parte regolamentare di ogni tariffa internazionale.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, a Sezioni unite, ha dato il seguente parere in una questione riguardante la materia delle *strade vicinali:* « Giusta quanto dispone la legge sui lavori pubblici in tema di strade vicinali, è ammissibile la costituzione di Consorzi coattivi fra gli utenti (ed il conseguente intervento dell'Autorità amministrativa) per le sole opere di riparazione e conservazione, *ne deteriores fiant*, ma non già per la sistemazione ed il miglioramento delle strade stesse. Non è quindi competente un Consiglio comunale, anche se richiesto dagli interessati a dichiarare costituito un Consorzio fra utenti di strade vicinali, che abbia lo scopo di « ridonarle alla loro larghezza originaria, rifarne la massicciata e la imbrecciatura e munirle degli occorrenti scoli », le quali cose tutte, se possono giovare al pubblico transito, eccedono al fine che in tale materia è riservato all'azione ed alla vigilanza dell'Autorità amministrativa, di provvedere cioè soltanto perchè non abbia a soffrire impedimento o menomazione la servitù pubblica di passaggio.

« Se anche di fatto un tale Consorzio siasi costituito e la superiore Autorità non creda opportuno, per il lungo tempo decorso e per non turbare il pacifico assetto delle cose, di far luogo all'annullamento degli atti ammini-

strativi che a quello diedero vita, non può essa prendere in esame un ricorso della rappresentanza consorziale tendente ad ottenere che uno degli interessati sia obbligato a rimanere nel Consorzio, essendo il suo intervento incompatibile con l'indole affatto privata e contrattuale da attribuirsi al Consorzio stesso ».

><

L'allacciamento della stazione di Desenzano col Porto.

Il Ministro del Tesoro, riconosciuta l'importanza della progettata linea d'allacciamento tra il nuovo porto e la stazione di Desenzano sul Garda, approvò definitivamente la relativa proposta fatta dal Ministro dei Lavori Pubblici, fissando il contributo chilometrico dello Stato in L. 3000 per 70 anni. La concessione della linea verrà fatta all'impresa Mangili.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Gare aggiudicate provvisoriamente*).

Il 25 agosto ha avuto luogo presso la Direzione Generale della Rete Adriatica la gara per l'appalto dei lavori di completamento degli impianti della stazione di Borgo Panigale, in dipendenza del raccordo della linea Bologna-Pistoia con la linea Bologna-Piacenza.

Delle 10 Ditte ammesse alla gara, nove hanno presentato offerta, e l'appalto è stato provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Pietro Tugnoli, che ha fatto il ribasso del 25 0|0.

><

Biglietti di andata e ritorno.

La Società esercente la Rete Adriatica, in seguito a domanda fatta dal Municipio di Urbania, ha risposto perchè, in via di esperimento, quella stazione sia fornita dei normali biglietti d'andata e ritorno delle tre classi, per le stazioni di Arcevia, Sassoferrato e viceversa.

><

Ampliamento della stazione di Reggio Emilia.

La Società esercente la Rete Adriatica ha presentato all'esame ed all'approvazione del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate la proposta per l'esecuzione del 1° gruppo dei lavori di ampliamento della stazione di Reggio Emilia, per l'importo di L. 71,800, delle quali L. 38,600 per i lavori da appaltarsi.

><

Derivazione d'acque pubbliche.

La Società Piemontese per la fabbricazione del carburo di calcio e prodotti affini, sedente in Torino, ha presentato il progetto per la costruzione d'un canale di derivazione dal torrente Grand-Eivia, in territorio di Aymavilles, per forza motrice da utilizzarsi mediante trasporto elettrico.

Detto canale si svilupperebbe sulla destra del torrente e la restituzione delle acque si farebbe nella Grand-Eivia, a monte della presa per i canali della Ferriera e di Joveneau e Gressau. La quantità di acqua che s'intenderebbe di derivare sarebbe di moduli 40, con un salto effettivo di m. 250, ottenendosi una forza motrice nominativa di HP 13,333.

La lunghezza totale del canale sarebbe di m. 4000, a partire dall'origine sino al punto di scarico. L'andamento di esso sarà così suddiviso: canale libero, m. 2860; condotta forzata, m. 840; canale di fuga, m. 300.

La diga attraverso il torrente si costruirebbe in modo stabile e sarebbe formata con muratura di pietrame e malta di cemento, rivestita con calcestruzzo a malta di cemento, e poggiante al fondo sopra una platea generale pure in calcestruzzo di cemento, onde impedire la benchè minima infiltrazione d'acqua. Essa terminerebbe alla sponda sinistra del torrente con un gran masso esistente. L'altezza di questa diga, sebbene innalzata dal fondo del torrente di m. 4.36, risulterà ancora tollerabile, trovandosi tra due sponde alte e rocciose del torrente.

La spesa che si incontrerebbe onde effettuare questa opera così importante, compreso il macchinario, viene preventivata in L. 2,200,000.

><

Sentenze di Cassazione, di Corte d'Appello, ecc.

La Cassazione di Roma, in materia di *infortuni sul lavoro*, ha emesso sentenza per la quale la facoltà di denunciare le contravvenzioni alla legge per gli infortunî sul lavoro, attribuita esclusivamente al Prefetto dall'articolo 96 del Regolamento 25 settembre 1898, è circoscritta alle sole contravvenzioni in detto articolo determinate; mentre per tutte le altre ricorrono le norme e la competenza comuni.

— Sulla stessa materia degli *infortuni sul lavoro*, la Pretura di Camerino ha sentenziato quanto appresso: « L'assicuratore deve pagare l'indennità dovuta per legge all'operaio colpito nello stabilimento da un infortunio anche se, in quel momento, l'operaio fosse stato adibito in una occupazione occasionale e transitoria. La denuncia dell'infortunio agli effetti contrattuali, può essere data anche dopo i due giorni concessi per la denuncia all'Autorità di pubblica sicurezza. Quando nel contratto di assicurazione si è fatto obbligo di tenere un libro di paga, senza obblighi speciali e tassativi intorno al modulo da adottare, e questi moduli non erano ancora resi obbligatori dal Ministero, rientra nelle regole generali circa l'interpretazione dei contratti, il vedere se un saldaconto tenuto dalla Ditta assicurata, ed avente comunque i dati di fatto voluti dall'assicuratore, corrisponda nella sostanza ed adempia al patto corrispondente della polizza ».

— In materia di *strade comunali obbligatorie*, la Corte d'Appello di Genova ha emessa una sentenza per la quale l'appaltatore di una strada comunale obbligatoria ha diritto di conseguire il pagamento del suo credito su tutti i beni patrimoniali del Comune e non soltanto sul fondo speciale, quantunque la strada si sia eseguita coattivamente d'ufficio.

— La Cassazione di Roma ha emessa la seguente sentenza, riguardante la materia delle *spiaggie marittime*: « Gli arenili non fanno parte del *lido*, ma della spiaggia, e cessano di far parte anche di questa e del Demanio pubblico per effetto della dichiarazione dell'Autorità marittima, ai sensi dell'art. 157 del Codice per la marina mercantile. La dichiarazione dell'Autorità marittima è necessaria perchè gli arenili perdano il carattere di beni del Demanio pubblico; e fino a quando tale dichiarazione non sia emessa, i diritti di privato dominio sugli arenili non possono in atto svolgersi ».

><

Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

(*Affari trattati nell'adunanza del 28 agosto 1902*).

Liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Manuele per il consolidamento del ponticello al chilom. 143.690 della linea Bicocca-Caldare.

Costruzione di una briglia a valle del ponticello al km. 39.216 della linea Roma-Orte.

Proposta per spostare la ferrovia Roma-Orte-Chiusi fra i km. 131.184 e 131.484.

Proposta per consolidare un tratto di scarpa sinistra

della trincea d'approccio verso Aquila alla galleria Miranda, sulla linea Pescara-Aquila-Terni.

Impianto di un binario tronco nella stazione di Sermoneta sulla linea Velletri-Terracina.

Condono di multa inflitta all'Impresa Coccioni per ritardata ultimazione dei lavori d'ampliamento della stazione di Pentima.

Domanda della Ditta Fonderia Milanese d'acciaio per il condono della multa inflittale per ritardata consegna di 304 cuori capovolgibili per la Rete Mediterranea.

Domanda della Ditta Fonderia Milanese d'acciaio per il condono della multa inflittale per ritardata consegna di 581 cuori capovolgibili per la Rete Mediterranea.

Convenzione col sig. Rossi per la costruzione di un tratto di muro di cinta a distanza ridotta dalla linea Faenza-Firenze.

Convenzione con la Società Italiana per l'utilizzazione delle forze idrauliche del Veneto per fare un deposito di legname a distanza ridotta dalla linea Mestre-Cormons.

Convenzione col sig. Campodonico per la costruzione di due muri di chiusura a distanza ridotta dalla ferrovia Genova-Spezia.

Convenzione con la Chiesa parrocchiale di S. Nicolò in Villafranca Lunigiana per la concessione di ampliare la chiesa medesima, eseguendo opere murarie a distanza ridotta della linea Parma-Spezia.

Convenzione con la Ditta Eredi Castellarin per mantenere un fabbricato costruito a distanza ridotta dalla ferrovia Mestre-Portogruaro-Casarsa.

Convenzione colla Società Siderurgica di Savona per costruire un cavalcavia sul binario di diramazione al porto di Savona.

Convenzione con la provincia di Genova per l'allargamento del tratto di strada provinciale presso la borgata Fornaci che attraversa a livello la linea Genova-Ventimiglia.

Convenzione col signor Faverio per la concessione di conservare un balcone costruito a distanza ridotta dalla ferrovia Genova-Ventimiglia.

Questione relativa all'ampliamento della stazione di Alcamo Calatafimi sulla linea Palermo-Marsala-Trapani.

Domanda della Società Sicula per essere autorizzata a collocare la vettura viaggiatori del treno merci 104 che fa servizio fra Gerbini e Catania, verso la metà del treno.

Domanda della Società Veneta per essere autorizzata ad applicare l'illuminazione a gas acetilene, sistema Piutti, ai proprii treni.

Modificazione al disposto delle vigenti norme per la circolazione dei treni Reali.

Convenzione con la Società Generale Casalese di elettricità per soprapassare con conduttura elettrica le ferrovie Valenza-Casale-Vercelli e Castagnole-Asti-Mortara.

Trasformazione nella chiusura di alcuni passi a livello lungo la ferrovia Palermo-Marsala-Trapani.

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Consolidamento della trincea a destra della ferrovia Eboli-Metaponto fra i km. 114.943 e 114.996. L. 5900.

Impianto del binario di settima linea nella stazione di Sarzana. L. 8700.

Ricostruzione in muratura del ponte sul torrente Pera nella stazione di Finalmarina ed esecuzione di un tratto di muro di difesa in sponda destra a valle della stazione stessa. L. 259,800.

Sistemazione a sagoma normale del piano caricatore coperto nella stazione di Cavallermaggiore, sulla linea Torino-Cuneo-Saluzzo. L. 300.

Costruzione di un marciapiede fra i binari di seconda e terza linea nella stazione di Levante. L. 250.

Costruzione di un binario d'incrocio e di un nuovo fabbricato viaggiatori nella stazione di Borgio Verezzi. L. 70,700.

Consolidamento della costa montuosa fra la stazione di Bagnara e la fermata di Favazzina, e precisamente fra i km. 368.760 e 369.153 della linea Reggio-Castrocucco. L. 2560.

Riattamento del fabbricato nella stazione di Monchiero sulla linea Savona-Bra. L. 1730.

Impianto di segnali acustici in sussidio di alcuni segnali d'avviso fra le stazioni di Chiavari e di Spezia, sulla linea Pisa-Genova. L. 3100.

Lavori per riparare i guasti cagionati dalle pioggie fra le stazioni di None e di Candiolo fra i km. 12.350 e 12.500 della linea Torino-Pinerolo-Torre Pellice. L. 850.

Lavori occorrenti ad arrestare il movimento franoso verificatosi in corrispondenza del piazzale merci della stazione di Vietri sul mare, sulla linea Napoli-Salerno. L. 11,162.79.

Rete Adriatica:

Primo risanamento e completamento della massicciata fra i km. 63.000 e 70.005 della linea Bologna-Padova. L. 52,000.

Rafforzamento del binario delle linee Colico-Sondrio e Colico-Chiavenna, da eseguirsi portando a 13 il numero delle traverse per ogni campata da m. 9 e munendo indistintamente di piastrine tutti gli appoggi. L. 160,000.

Spostamento dei cavalletti di rialzo delle locomotive e costruzione di tettoie in legname sopra i cavalletti medesimi e sopra la capra di rialzo nella stazione di Brindisi Superiore. L. 3500.

Costruzione di una latrina e di un pozzo d'acqua potabile presso la casa cantoniera al km. 5.678 dal bivio Reno sulla linea Bologna-Firenze. L. 920.

Sistemazione con chiusura idraulica dei cessi della stazione di Foligno. L. 2320.

Prolungamento del marciapiede principale nella stazione di Verona-Porta Vescovo. L. 1300.

Aggiunta di traverse con relative piastre d'appoggio su m. 1016 di binario fra i km. 190.055 e 191.071, armate con rotaie d'acciaio da m. 5, modello V4 ex RR, e da rinnovarsi con rotaie da m. 12 del modello RA 36 S, sulla linea Orte-Falconara. L. 800.

Tariffe ferroviarie italiane.

Con recenti decreti dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, su conforme parere dei Ministri delle Finanze e del Tesoro, si sono prese le seguenti disposizioni:

1) Si sono approvate le modificazioni e le aggiunte alla nomenclatura e classificazione delle merci a piccola velocità per le voci: stracci, materie tessili, cascami di esse, ecc., in conformità alla proposta all'uopo preventivata dalla Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, d'accordo colle Ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia;

2) Sono state approvate, nell'intestazione delle serie *B* e *C* della tariffa eccezionale n. 1001, piccola velocità, le sostituzioni di quantitativi minimi di 500 e 2000 tonnellate a quelli attuali di 50 e 200 vagoni, giusta la

proposta presentata d'accordo fra le Ferrovie dell'Adriatico e quelle del Mediterraneo;

3) È stata approvata, a titolo di esperimento e per la durata di due anni, la tariffa eccezionale n. 1010, piccola velocità, da applicarsi in via di rimborso alle spedizioni di asfalto a vagone completo, in partenza da San Valentino Caramanico e destinate all'estero per i transiti di Chiasso, Peri, Pontebba e Cormons, in conformità alla proposta all'uopo presentata dalla Società esercente la Rete Adriatica;

4) Venne approvata la riattivazione, in via di esperimento per il periodo dal 15 agosto al 15 dicembre p. v., della tariffa speciale comune temporanea a piccola velocità accelerata, pel trasporto di uva fresca e pigiata, come da proposta presentata d'accordo fra le Società ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Amalfitana. — Il 25 corrente si è riunito nuovamente il consorzio per la Ferrovia Amalfitana nominando presidente l'on. Mezzacapo e vice-presidente l'avv. Nicola Camera.

Riguardo al terzo argomento segnato all'ordine del giorno, val quanto dire la domanda da inoltrarsi al Ministero dei Lavori Pubblici per la concessione del sussidio chilometrico, l'ing. Santolo Camera ha fatto rilevare che per una esplicita dichiarazione di legge è necessario indicare nella domanda con quali mezzi s'intende provvedere alla spesa preventivata, e mancando, almeno fino a questo momento, al Consorzio ogni elemento per una indicazione di natura essenziale si è presa la deliberazione di rimandare alla prossima riunione la discussione sull'argomento.

Ferrovia Garessio-Porto Maurizio-Oneglia. — Il 31 corr. si adunerà a Pieve di Teco il Comitato promotore per concretare la domanda di concessione al Governo per la costruzione della progettata linea Valle del Tanaro-Porto Maurizio-Oneglia.

Come riferimmo a suo tempo, il Comitato suddetto, costituitosi fin dall'anno scorso, al quale aderirono tutti i Comuni interessati della Liguria e del Piemonte, aveva già ottenuto dal Governo, in linea di massima, l'approvazione del progetto della linea in discorso, sotto condizione, suggerita dalla Commissione tecnica appositamente nominata, di presentare altro progetto più concreto e meglio rispondente alle difficoltà tecniche, che all'attuazione di tale linea si opponevano.

E questo nuovo progetto fu infatti presentato al Comitato dall'ing. cav. Alessi; progetto che, scartando Ormea, porta direttamente a Garessio e che è stato riconosciuto meglio rispondente agli interessi liguri-piemontesi e di possibilissima attuazione, perchè le maggiori difficoltà tecniche dei precedenti progetti vengono con questo eliminate.

Ora è precisamente su questo nuovo progetto che il Comitato promotore deve deliberare nell'adunanza del 31 corr. e non vi ha dubbio che lo approverà. per poi presentarlo sollecitamente al Governo.

Ferrovia Fossano-Bra-Asti. — Era stata fissata per il 29 corr. un'adunanza da tenersi in Bra dai rappresentanti dei Comuni interessati (tra i quali vi ha Cherasco) alla costruzione della ferrovia Fossano-Bra-Asti.

Si doveva discutere e stabilire il da farsi per la redazione di un progetto e il riparto della spesa relativa e per tutte le pratiche occorrenti. Ma per circostanze imprevedute, questo convegno è stato rinviato a giorno da determinarsi.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio al 20 agosto 1902.* — Nella decade 11-20 agosto 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 4,455,941.18, con un aumento di L. 175,944.89 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio al 20 agosto 1902 si ragguaglia a L. 21,239,683.49, presentando un aumento di L. 696,488.52 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 20 agosto 1902.* — Nella decade dall'11 al 20 agosto 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 3,961,230.16, con un aumento di lire 334,962.04 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 20 agosto 1902 si ragguaglia a L. 81,472,614.28, e presenta un aumento di lire 5,721,880.75 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° al 31 luglio 1902.* — Nella decade dal 21 al 31 luglio 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 366,523, e presentano un aumento di L. 16,140 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° al 31 luglio 1902 ammontano a lire 1,002,712, con un aumento di L. 56,790 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti del mese di luglio 1902.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (276 chilom.), nel mese di luglio 1902, confrontato con quello dello stesso mese 1901, fu il seguente:

		1902 luglio	1901
Passeggieri trasportati	Num.	300,000	291,874
» introito	L.	737,000	746,117.59
Bagagli e cadaveri	Tonn.	895	840
» introito	L.	67,500	59,439.22
Bestiame trasportato	Capi	8,490	7,022
» introito	L.	35,500	34,659.07
Merce trasportata	Tonn.	88,300	78,642
» introito	L.	860,000	828,373.60
Introito complessivo	»	1,700,000	1,668,589.48
» chilometrico	»	6,159.42	6,045.61
Proventi diversi	»	75,000	76,950.46
Introito generale	»	1,775,000	1,745,539.94
Spesa complessiva	»	930,000	939,586.06
» chilometrica	»	3,369.56	3,404.30
Introito netto	»	845,000	805,953.88

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Ferrovie Svizzere. — *Il riscatto delle Ferrovie Svizzere.* — Il Consiglio federale informò gl'interessati che il riscatto della ferrovia Giura-Sempione verrà condotto a buon fine entro il mese di dicembre.

— *La trazione elettrica sulle ferrovie.* — Secondo i risultati di uno speciale recente studio del signor Thormann sul vecchio tema dell'applicazione dell'elettricità alle Ferrovie Svizzere, sarebbe non difficile trarre dai fiumi del paese la forza idraulica per alimentare tutto il movimento delle Ferrovie Svizzere: e questo è già un discreto risultato, emancipando così la Confederazione dal tributo che deve mandare all'estero per l'acquisto del carbone; ma sarebbe vano il lusingarsi che le spese di esercizio abbiano, per tale trasformazione, a diminuire sensibilmente.

Le 5 principali Reti della Svizzera esigerebbero 30,000 cavalli di forza, e, per garantirli, abbisognerebbe procurarne 60,000 di corrente elettrica alternata a grande tensione, senza tener conto di una conveniente occorrente riserva.

L'ing. Thormann mostra che i lavori di sfruttamento delle correnti svizzere già in esercizio o in corso di costruzione, assicurano la possibilità di avere la disponibilità di 86,000 cavalli. Fra questi lavori cita gli impianti sul Siht a Einsieden per 20,000 cavalli, quelli sul Reno a Laufenburg per 10,000, quelli sull'Aar a Wangen e a Beznau per altri 10,000, a S. Maurice per 5000, a Wäggithal per 5000, a Ritomsee per 8000 e altri 14 per 28,000.

Ma il costo della trasformazione d'impianto dei commutatori del materiale fisso e mobile sarebbe assai rilevante. Il signor Thormann lo calcola in 161 milioni di franchi.

La trasformazione ad ogni modo influirebbe assai vantaggiosamente sull'equilibrio della bilancia commerciale della Svizzera coll'estero.

Già un primo avviamento di prova ad attuarla si ha nel tentativo di fare una linea di 20 km. a scartamento normale, a cui si accinge la *Maschinenfabrik Oerlikon*.

Ferrovie Russe. — *Ferrovia di circonvallazione a Mosca.* — Il Ministro Russo delle vie e comunicazioni ha assegnato una somma preliminare di fr. 10,625,000 alla costruzione di una ferrovia circolare attorno a Mosca, la quale dovrà essere completata nell'autunno del 1905. Questa linea sarà per Mosca una grande risorsa; oltre che libererà le vie della città dal multiforme e copioso traffico che ora quasi le ostruisce, permetterà alla Municipalità la regolarizzazione del sistema stradale. La nuova linea sarà doppia e servirà principalmente al trasporto delle merci. Sarà congiunta alle 10 linee esistenti. La sua lunghezza totale risulterà di una cinquantina circa di chilom.

Ferrovie Abissine. — Il giornale di Gibuti, giunto ieri, annunzia che il tenente italiano Bardi ha dato ordine che ricominciassero i lavori per la strada carrozzabile da Adis-Abeba ad Adis-Alem, ove tra non molto passerà una ferrovia a sistema ridotto.

Ferrovia fra il Congo e la Rhodesia. — L'*Indépendance Belge* annunzia che il capitano Jacques, antico capo della spedizione anti-schiavista partirà pel Congo, incaricato dal Comitato speciale di Katumga di una missione. Si tratta di fare degli studi circa la costruzione di una ferrovia di 800 chilometri dal lago di Kisale verso la frontiera della Rhodesia.

Ferrovie del Sudan. — In un recente rapporto sull'Egitto e il Sudan egiziano il console generale inglese al Cairo fa conoscere che nel 1900 è stata assegnata dal Governo egiziano la somma di franchi 12,875,000 all'intento di migliorare le condizioni di utilizzazione delle ferrovie del Sudan egiziano. Di questa somma soltanto franchi 370,975 sono stati spesi nel 1901, principalmente per la costruzione di ponti sulla linea da Halfa ad Abu-Hamed. Questa linea è stata mantenuta aperta durante tutta la stagione delle pioggie. D'altra parte, una somma abbastanza forte è stata consacrata a nuovi lavori nel corso dell'anno.

Gli introiti del traffico dei viaggiatori e delle merci trasportate, paragonati a quelli del 1900, sono i seguenti (il computo è in lire egiziane ognuna delle quali vale 25.75):

	1900	1901
Viaggiatori	6,703	8,265
Merci	27,555	62,874
Totale . . .	34,298	72,139

Questi risultati sono abbastanza soddisfacenti. Essi mostrano che gli introiti nel 1901 sono stati superiori di 38,000 lire egiziane (978,500 franchi) a quelli dell'annata precedente.

Fu constatato che la totalità dell'aumento proviene dai sei ultimi mesi dell'anno. Durante il primo semestre il materiale viaggiante era insufficiente ai bisogni del traffico. Tale aumento è dovuto principalmente al commercio di esportazione delle gomme.

Ferrovia Cino-Orientale. — Scrivono da Pietroburgo che al Ministero delle Finanze si terranno tra breve alcune riunioni al fine di regolare lo sfruttamento della linea ferroviaria Cino-Orientale, e di renderla atta al transito di passeggeri e di merci dall'Europa in congiunzione con i porti della Cina.

Notizie Diverse

Una facoltà di ingegneria rurale. — La facoltà fisico-matematica dell'Università di Roma, dietro una accurata relazione dei prof. Cerruti, Pirotta e Pittarelli, ha approvato l'istituzione di una facoltà d'ingegneria rurale, che farà parte della Scuola degli ingegneri. Il corso verrà iniziato a novembre e durerà cinque anni. Vi potranno essere iscritti i licenziati dai licei e istituti tecnici (sezioni fisico-matematica e agronomia e agrimensura).

Per una linea di navigazione col Messico. — La Camera di commercio italiana, recentemente fondata a Messico, ha espresso voto al nostro Governo per ottenere l'istituzione di una linea di navigazione diretta dai porti italiani ai porti messicani, ciò che varrebbe a sviluppare le relazioni commerciali fra i due paesi.

Fra funzionari ferroviari. — Dal 1° settembre essendo traslocato a Napoli e promosso a Capo Servizio aggiunto il signor cav. Rosario Fontanelli, attuale Capo Divisione del Servizio Movimento e Traffico del primo Compartimento, i funzionari del Servizio Centrale gli offersero l'altra sera un banchetto d'addio al « Ristorante Internazionale » nell'Esposizione d'Arte Decorativa di Torino.

Dopo il banchetto, il Capo Divisione signor ingegnere cav. Berrini, testè pur egli promosso, salutò l'egregio cavaliere Fontanelli, di cui tutti apprezzano le doti di mente e di cuore, e questi ringraziando della affettuosa dimostrazione, ebbe calde ed inspirate parole per tutti i suoi valorosi collaboratori, di cui avrebbe portato il gratissimo ricordo al secondo Compartimento.

La simpatica riunione ebbe termine con la lettura di alcuni versi del cav. G. Colombo in omaggio al festeggiato che riscossero vivi applausi.

Il *Monitore* si associa, mandando all'egregio cav. Fontanelli cordiali saluti ed auguri.

I nuovi biglietti da 25 lire e le monete di nickel da 25 centesimi. — Saranno messi in circolazione fra breve i nuovi biglietti da 25 lire destinati a sostituire quelli attualmente in corso che verranno mano mano ritirati dalla circolazione.

I nuovi biglietti, di cui all'officina delle carte-valori in Torino procede attivamente la preparazione, sono, a quanto s'assicura, di difficilissima se non impossibile contraffazione.

In questo mese verranno messe in circolazione notevoli quantità di monetine di nichel da 25 centesimi. La coniazione, che era finora limitata a 80,000 pezzi al giorno, per l'importo di L. 20,000, sarà spinta più attivamente così da arrivare a 120,000 pezzi al giorno, per l'importo di L. 30,000.

Il canale di Panama. — È noto che il Governo degli Stati Uniti inviò ultimamente a Parigi dei suoi incaricati, allo scopo di accertere i titoli di proprietà della nuova Compagnia del Panama, prima di concludere con questa le condizioni per la cessione del Canale.

Ora pare che tale accertamento non riesca facile, poichè gli antichi azionisti ed obbligazionisti pretendono non potere la Compagnia nuova trasferire i suoi beni. Torna dunque in campo la necessità di un voto del Corpo legislativo francese, che riconosca in modo assoluto alla nuova Compagnia il diritto di trasferire agli Stati Uniti, per la

somma di 40 milioni di dollari, i diritti e privilegi suoi e della Compagnia precedente.

Ma per ragioni politiche non pare probabile di poter ottenere questo voto, talchè si va cercando altra via, come sarebbe quella di far decidere all'alta giurisprudenza francese se un liquidatore può cedere un titolo. Se si avrà esito contrario, nell'impossibilità di ottenere un buon titolo di proprietà, gli Stati Uniti dovranno rinunziare all'acquisto del canale di Panama, per volgersi nuovamente al progetto del Nicaragua.

I carboni americani. — Telegrammi da Londra recano estratti di un rapporto inviato al suo governo dal console inglese a Marsiglia, riguardo alla vendita dei carboni americani nei porti del Mediterraneo.

Il console constata che il carbone americano ha dato completa soddisfazione dal punto di vista della qualità, ma fin tanto che i prezzi saranno in ribasso i carboni inglesi non hanno nulla da temere dalla concorrenza americana.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Prefettura di Ravenna (7 settembre, ore 10, unico definit.) — Appalto dei lavori pel rialzo dei muri della Vecchia Darsena del porto canale Corsini e sistemazione delle banchine della medesima per L. 23,100. Consegna lavori 60 giorni. Dep. provv. L. 1250.

R. Prefettura di Arezzo (9 settembre, ore 11, unico definit.) — Appalto dei lavori di completamento del primo tratto del secondo tronco della strada provinciale Tebro-Romagnola, n. 23, da Bagno di Romagna a Pieve S. Stefano compreso fra Capotrove ed il caseggiato di Montenero, di m. 4849.28. Consegna lavori 18 mesi. Documentazione 1 settembre, ore 12. Dep. provv. L. 4000. Deposito spese, L. 3000.

Municipio di Roma (11 settembre, ore 11, unico definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione di una fogna nella via della Lungaretta, via in Piscinula, vicolo di S. Bonosa, via della Luce e piazza di Piscinula per L. 15,000. Deposito provvisorio L. 750, cauzione L. 1500 e L. 300 per spese. Consegna lavori 60 giorni.

Idem idem di Pistoia (Firenze) (11 settembre, ore 10), — Appalto dei lavori di costruzione di un acquedotto in servizio del popolo di Raggio, in frazione di piazza S. Marco, per L. 12,053.51. Dep. provv. L. 1300 e L. 200 per le spese.

Direzione del Genio Militare di Roma (11 settembre, ore 11, unico definitivo). — Appalto dei lavori di terra e di roccia, costruzione di strade e di fognature sulla sponda destra del fiume Liri, per ampliamento del polverificio di Fontana Liri, per L. 167,000, Consegna lavori 250 giorni. Docum. 4 giorni prima dell'asta. Cauzione L. 16,700.

Intendenza di Finanza di Napoli (13 settembre, ore 14, unico definitivo). — Appalto dei lavori di ripardzione al muro di cinta daziaria per L. 6800. Deposito L. 250 e L. 680 per spese.

Direzione del Genio Militare di Roma (15 settembre, ore 11, unico definitivo). — Appalto dei lavori per la costruzione di fornelli economici perfezionati, sistema Choumara e per lavori vari di sistemazione della cucina della truppa nella Caserma S. Francesco a Ripa in Roma, per L. 5800. Consegna lavori 80 giorni. Documentazione quattro giorni prima dell'asta. Cauzione L. 600.

R. Prefettura di Sondrio (18 settembre, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori di completamento per la correzione della Galleria di Pianazzo e di sistemazione dell'imbocco verso Chiavenna di detta galleria, lungo la strada nazionale n. 19, per L. 40,000 soggette a ribasso d'asta. Dep. provv. L 200, cauz. decimo. Ultimazione lavori 360 giorni.

R. Prefettura di Cosenza (22 settembre). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti alla bonifica della Macchia della Tavola nella valle a sinistra del fiume Crati, presso la stazione ferroviaria di Torano Lattarico e di completamento e ripristino delle opere di bonifica esistenti fra la Pietra delle Lavandaie ed il torrente Cocchiato in provincia di Cosenza, per il presunto complessivo importo di L. 870,450. Docum. fino 12 settembre. Fatali 8 ottobre, p. v.

R. Prefettura di Ravenna (23 settembre, ore 10). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti per la esecuzione dei lavori di ordinaria escavazione del Porto Canale Corsini (Ravenna) durante il sessennio 1902-1908 per L 198,000 Dep. provv. L. 10,000.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Arsenale Costruzione Artiglieria di Napoli (11 settembre, ore 14, unico definitivo). — Fornitura di kg. 2300 di olio minerale per cilindri di macchine a vapore a L. 0,60 e kg. 2600 olio per trasmissioni a L. 0.50; totale L. 2580. Deposito L. 268, consegna 30 giorni.

Direzione Generale R. Arsenali di Spezia, Napoli e Venezia (11 settembre, ore 12, miglioria di ventesimo). — Fornitura alla R. Marina di chiodi, chiodetti e pernotti di ferro, in due lotti, provv. agg. il 1° lotto per L. 17,220 57, col ribasso cioè del 22,75 0|0; il 2° lotto per L. 14,001.56, col ribasso cioè del 22.75 0|0. Deposito L. 2230 pel 1° lotto e L. 1820 pel secondo.

R. Arsenale di Spezia (18 settembre, ore 11, unico definit.). — Fornitura alla R. Marina di lampadine e portalampadine per impianti elettrici per L. 40,000, da consegnarsi nei R. Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia e Taranto. Cauzione L. 4000. Fatali 22 settembre, ore 11.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Agosto 23	Agosto 30
Azioni Ferrovie Biella	L. 540	544
» » Mediterranee	» 441.50	442
» » Meridionali	» 647.50	655
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	» 395	400
» » » (2ª »)	» 380	385
» » Secondarie Sarde	» 226	226
» » Sicule.	» 654	654
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.* . .	» 310	340.25
» » Cuneo 3 0|0	» 357	360
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1|2 % . .	» 100.70	100.70
» » Mediterranee 4 0|0 . .	» 502.50	502.50
» » Meridionali.	» 337	337.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 321	322
» » » 2ª emiss. »	314	314.50
» » Sarde, serie *A*. . . .	» 337	338
» » » serie *B*. . . .	» 337	338
» » » 1879	» 337	338
» » Savona	» 356	362
» » Secondarie Sarde . . .	» 502	501
» » Sicule 40|0 oro. . . .	» 515.50	517
» » Tirreno	» 507	508
» » Vittorio Emanuele . .	» 366	366.50

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1902-1903. — *Dall'11 al 20 Agosto 1902. — 5ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	**4760**	**4737**	+ **23**	**1066**	**1033**	+ **33**
Media	**4760**	**4737**	+ **23**	**1029**	**1033**	— **4**
Viaggiatori	1,889,386.10	1,715,621.25	+ 153,764.85	110,175.86	100,043.11	+ 10,132.75
Bagagli e cani	84,685.33	80,744.69	+ 3,940.64	2,953.43	2,816.00	+ 137.43
Merci a G.V. e P.V. acc.	328,335.00	323,111.37	+ 5,223.63	12,438.22	12,240.34	+ 197.88
Merci a P. V.	1,948,876.52	1,917,598.17	+ 1,278.35	79,090.72	77,821.36	+ 1,269.36
TOTALE	4,251,282.95	4,037,075.48	+ 164,207.47	204,658.23	192,920.81	+ 11,737.42
Prodotti dal 1º Luglio al 20 Agosto 1902.						
Viaggiatori	8,387,646.91	7,965,098.03	+ 402,548.88	457,581.11	434,137.15	+ 23,433.96
Bagagli e cani	368,564.04	359,524.75	+ 9,039.29	14,301.26	13,795.43	+ 505.83
Merci a G.V. e P. V. acc.	1,716,382.62	1,689,543.81	+ 26,838.81	65,307.88	63,166.78	+ 2,141.10
Merci a P. V.	9,867,497.48	9,616,613.81	+ 230,883.67	399,580.06	388,493.08	+ 11,086.98
TOTALE	20,340,091.05	19,630,780.40	+ 659,310.65	936,770.31	899,592.44	+ 37,177.87
Prodotto per chilometro.						
della decade	893.13	852.24	+ 40.89	191.99	186.77	+ 5.22
riassuntivo	4,273.13	4,144.14	+ 128.99	911.26	870.85	+ 40.41

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1902-903. — *3ª Decade — Dal 21 al 31 Luglio 1902*

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1902	102,346.00	2,396.00	25,130.00	148,958.00	4,035.00	282,865.00	618.00	458.00
1901	98,457.00	1,918.00	23,689.00	151,651.00	3,996.00	279,711.00	618.00	453.00
Differenze nel 1902	+ 3,889.00	+ 478.00	+ 1,441.00	— 2,693.00	+ 39.00	+ 3,154.00	»	+ 5.00
PRODOTTI DAL 1º AL 31 LUGLIO 1902.								
1902-903	293,191.00	5,992.00	64,403.00	406,903.00	10,359.00	780,848.00	618.00	1,263.00
1901-902	283,327.00	5,437.00	59,173.00	393,552.00	9,990.00	751,479.00	618.00	1,216.00
Differenze nel 1902-903	+ 9,864.00	+ 555.00	+ 5,230.00	+ 13,351.00	+ 369.00	+ 29,369.00	»	+ 47.00
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1902	40,248.00	769.00	6,026.00	29,760.00	184.00	76,987.00	482.00	160.00
1901	36,733.00	539.00	5,496.00	21,905.00	159.00	64,832.00	482.00	134.00
Differenze nel 1902	+ 3,515.00	+ 230.00	+ 530.00	+ 7,855.00	+ 25.00	+ 12,155.00	»	+ 26.00
PRODOTTI DAL 1º AL 31 LUGLIO 1902.								
1902-903	111,264.00	1,876.00	16,798.00	72,726.00	459.00	203,123.00	482.00	421.00
1901-902	103,551.00	1,567.00	14,439.00	58,395.00	420.00	178,372.00	482.00	370.00
Differenze nel 1902-903	+ 7,713.00	+ 309.00	+ 2,359.00	+ 14,331.00	+ 39.00	+ 24,751.00	»	+ 51.00
STRETTO DI MESSINA								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1902	3,902.00	117.00	615.00	2,037.00	»	6,671.00	23.00	290.00
1901	3,371.00	118.00	530.00	1,821.00	»	5,840.00	23.00	254.00
Differenze nel 1902	+ 531.00	— 1.00	+ 85.00	+ 216.00	»	+ 831.00	»	+ 36.00
PRODOTTI DAL 1º AL 31 LUGLIO 1902.								
1902-903	10,932.00	397.00	1,474.00	5,938.00	»	18,741.00	23.00	815.00
1901-902	9,491.00	378.00	1,320.00	4,882.00	»	16,071.00	23.00	699.00
Differenze nel 1902-903	+ 1,441.00	+ 19.00	+ 154.00	+ 1,056.00	»	+ 2,670.00	»	+ 116.00

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (2) 1a classe	Londra (2) 2a classe	Parigi (3) 1a classe	Parigi (3) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Londra (4) validità	Parigi (5) 1a classe	Parigi (5) 2a classe	Parigi (5) validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne) .	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 80	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI		1a e 2a classe		1a,2a,3a classe	1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a, 2a e 3a classe		Treno lusso PENINSULAR-EXPRESS part. da Londra il venerdì
					(*)		(***)		(1)
Londres { Ch.-Cross	Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		9 — p.
Londres { Victoria . .	—	—			11 — a.		—		—
Douvres.	—	11 05 a.			1 — p.		11 — p.		11 — p.
Calais Maritime { (ora Eur. occ.)	Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
(Buffet)	Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
		(F) W.R.	Déjeuner						
(ora francese)	Par.	1 15 p.	1 30 p.		3 — p.		1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet)	Par.		1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries	Arr.						2 29 a.		
	Par.						2 31 a.		
Folkestone . . .	Par.			11 50 a.		4 10 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime { o. E. oc.	Arr.			1 30 p.		5 50 p.			
ora fr.	Arr.			1 34 p.		5 54 p.			
						(F) W.R.			
	Par.			2 10 p.		6 17 p.			
Central	Arr.		2 12 p.	2 15 p.		6 22 p.			
	Par.			2 25 p.		6 25 p.			
Amiens (Buffet) .	Arr.			4 12 p.	5 16 p.	—	4 04 a.		3 — a.
	Par.			4 17 p.	5 21 p.	—	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord . . . (Buffet-Hôtel)	Arr.	4 45 p.		6 05 p.	6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		
	Par.	—		6 33 p.	7 58 p.	9 21 p.	7 03 a.		Per la grande cintura
Paris-PLM (Buff.)	Arr.	—		7 16 p.	8 42 p.	10 01 p.	7 43 a.		
		1a 2a cl. (L)	W. L. 1 2a (H)		1a 2a cl.	1a 2a cl.	(M)	(N)	
	Par.	7 10 p.	8 50 p.	9 35 p.	10 20 p.	10 30 p.	9 20 a.	2 — p.	
Dijon	Arr.	12 18 p.	1 31 a.	2 16 a.	2 48 a.	3 40 a.	2 17 p.	7 08 p.	9 35 a.
Evian	—	1 14 p.	8 27 a.	—	—	1 14 p.	10 48 p.	—	—
Genève	—	10 45 a.	—	7 51 a.	—	11 16 a.	7 33 p.	—	—
Chamonix.	—	6 21 p.	10 49 a.	—	—	6 21 p.	—	—	—
Aix-les-Bains	—	9 05 a.	6 12 a.	—	7 01 a.	10 19 a.	7 01 p.	12 23 a.	1 46 p.
Chambéry.	—	9 37 a.	6 41 a.	—	7 25 a.	10 55 a.	7 35 p.	12 47 a.	2 06 p.
Modane	—	1 46 p.	—	—	10 02 a.	8 04 p.	—	3 34 a.	4 51 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . .	Arr.	18 55	—	—	14 22	4 55	—	8 20 a.	21 16
Torino.	Par.	20 —	—	—	14 50	6 45	—	8 45	Sleeping-cars con Dining-car
Novara	Arr.	21 56	—	—	16 47	9 14	—	10 55	
Milano	Arr.	23 05	—	—	17 45	10 15	—	12 6	
Venezia	Arr.	—	—	—	23 30	—	—	18 45	
Torino.	Par.	20 05	—	—	15 —	5 25	—	8 40	
Genova	Arr.	23 20	—	—	18 25	8 45	—	12 —	
San-Remo. . .	—	5 45	—	—	23 33	—	—	16 44	
Pisa.	—	3 20	—	—	23 25	12 35	—	17 —	
Firenze	—	7 15	—	—	1 20	17 28	—	19 15	
Livorno. . . .	—	5 36	—	—	0 7	15 5	—	18 —	
Roma	—	10 10	—	—	7 —	19 15	—	23 43	
Napoli	—	18 35	—	—	13 36	0 35	—	7 —	
Brindisi	—	—	—	—	8 16	—	—	18 7	
Torino.	Par.	20 05	—	—	—	—	—	8 40	21 30
Alessandria	Arr.	21 32	—	—	—	—	—	10 13	22 59
Bologna	—	2 31	—	—	—	—	—	14 50	3 01
Ancona	—	7 13	—	—	—	—	—	23 —	6 40
Brindisi. . . .	—	21 48	—	—	—	—	—	10 59	17 20
Firenze	—	6 34	—	—	—	—	—	18 8	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma	—	13 10	—	—	—	—	—	23 25	
Napoli.	Arr.	18 35	—	—	—	—	—	7 —	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI		1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . .	Par.	8 50	—	—	15 5	Lusso	—	—
Roma	—	14 30	—	—	23 10	—	—	—
Firenze	—	21 10	—	—	6 10	—	—	—
Brindisi	—	7 —	—	—	17 33	—	—	—
Ancona	—	20 25	—	—	5 35	—	—	—
Bologna.	—	1 35	—	—	10 30	—	10 30	—
Alessandria	—	7 15	—	14 20	17 10	—	21 55	—
Torino.	Arr.	9 2	—	16 05	19 10	—	23 35	—
Brindisi.	Par.	—	—	18 35	—	—	9 42	—
Napoli.	—	8 50	—	15 50	—	—	23 15	—
Roma	—	14 50	—	21 —	—	14 20	8 15	—
Livorno	—	21 6	—	2 —	8 30	19 25	13 15	—
Firenze	—	19 35	—	21 5	7 15	17 30	12 10	—
Pisa.	—	22 15	—	3 5	9 8	20 45	15 —	—
San Remo . . .	—	18 32	—	1 45	8 9	—	14 15	—
Genova	—	3 5	—	7 5	14 55	0 35	20 —	—
Torino.	Arr.	7 —	—	10 25	19 10	4 50	23 35	—
Venezia	Par.	—	—	—	8 45	—	14 —	—
Milano	Par.	—	—	7 5	16 —	—	20 15	—
Novara	—	—	—	8 7	17 1	—	21 15	—
Torino.	Arr.	—	—	10 20	19 5	—	23 10	—
		(D)						
Torino.	Par.	7 45	—	13 30	19 30	—	—	24 —
Modane (ora franc.) .	—	11 40 a.	—	5 45 p.	10 22 p.	—	—	3 20 a.
Chambéry	—	3 8 p.	—	9 15 p.	12 36 a.	—	6 46 a.	5 57 a.
Aix-les-Bains	—	3 43 p.	—	9 47 p.	12 59 a.	—	7 18 a.	6 20 a.
Chamonix	—	7 40 a.	—	4 20 p.	—	—	—	—
Evian	—	12 37 p.	—	7 22 p.	—	—	4 3 a.	—
Genève	—	1 50 p.	—	7 35 p.	9 28 p.	—	5 55 a.	3 27 a.
		1a cl.						
Dijon	—	11 37 p.	—	2 39 a.	5 22 a.	—	1 25 p.	11 33 p.
Paris-PLM (Buff.) {	Arr.	5 — a.	—	7 23 a.	9 41 a.	—	6 21 p.	5 15 p.
	Par.	7 11 a.		—	10 19 a.	—	6 50 p.	
Paris-Nord . . (Buffet-Hôtel) {	Arr.	7 52 a.		—	11 4 a.	—	7 42 p.	
		1a,2a,3a	1a 2a cl.	(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl. W.R.(A)		Pranzo 1a 2a 3a (**)	
	Par.	8 15 a.	—	9 45 a.	11 35 a.	—	9 — p.	
Amiens (Buffet) .	Arr.	9 52 a.	—		1 — p.	—	10 46 p.	
	Par.	9 57 a.	—		1 4 p.	—	10 51 p.	
Boulogne (Buffet) Central	Arr.	11 28 a.	—			—		
	Par.	11 30 a.	11 40 a.			—		
Maritime ora fr.	Arr.	11 35 a.	—			—		
	Par.	11 50 a.	—			—		
ora E. oc.	Par.	11 46 a.	—			—		
Folkestone . . .	Par.	2 — p.	—			—		
Boulogne-Tintelleries	Arr.		11 44 a.			—	12 31 a.	
	Par.		11 46 a.			—	12 33 a.	
Calais-Ville (Buffet)	Arr.		12 27 p.		2 55 p.	—	1 12 a.	
Calais Maritime (ora francese)	Arr.		12 35 p.	1 5 p.	3 01 p.	—	1 21 a.	
(Buffet)	Par.		1 20 p.		3 19 p.	—	1 39 a.	
ora Eur. occ.	Par.		1 16 p.		3 15 p.	—	1 35 a.	
Douvres.	—		3 5 p.		5 15 p.	—	3 40 a.	
Londres { Victoria .	Arr.		—		7 — p.	—	—	
Londres { Ch.-Cross.	Arr.	3 45 p.	4 55 p.		—	—	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — *Vetture dirette da Boulogne verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Boulogne a Milano e Venezia col treno che parte da Boulogne alle 6.17 p. e da Parigi-Lione alle 10.20 ant. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Calais col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 11.35 ant. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino.

TORINO, 1902 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2.

ANNO XXXV. Sabato, 6 Settembre 1902 NUM. 36.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

LA FERROVIA SONDRIO-TIRANO

Come a suo tempo annunciammo, il 29 giugno u. s. si è inaugurata la nuova linea ferroviaria Sondrio-Tirano, di cui diamo ora alcuni particolari:

Concessionaria della medesima è la Società anonima per le ferrovie dell'Alta Valtellina, costituita con atto 12 giugno 1899 collo scopo della costruzione e dell'esercizio della linea anzidetta. La concessione fu accordata dal Governo alla Provincia di Sondrio e per essa alla Società anonima delle Ferrovie dell'Alta Valtellina, con atto 29 luglio 1899: essa è fatta in base alle leggi 27 giugno 1897 e 30 aprile 1899. Lo Stato per la concessione di questa linea ha accordato un sussidio di L. 5000 al chilometro per anni 70 per tutta l'estesa linea, a partire dal punto di innesto nella stazione di Sondrio fino all'asse del fabbricato viaggiatori della stazione di Tirano.

La nuova linea fu eseguita secondo il progetto dell'ingegnere Guido Parravicini. Essa è a scartamento normale e si stacca dal binario della stazione di Sondrio della linea Colico-Sondrio. In questa stazione la Sondrio-Tirano ha binari ed impianti proprii; l'esercizio della stazione è però fatto dal personale della R. A., colla quale si effettuano trasporti in servizio cumulativo.

Dalla stazione di Sondrio la linea corre fino a Tirano, mantenendosi in quasi tutto il percorso fra la strada nazionale dello Stelvio e la destra dell'Adda. Nel suo percorso di km. 26 la ferrovia sale dalla quota 296 di Sondrio alla quota 450 di Tirano; le curve hanno un raggio minimo di m. 250, le pendenze massime sono del 28 0|00.

La linea attraversa parecchi corsi, alcuni con travate metalliche, altri con archi di calcestruzzo di cemento; fra le prime è notevole la travata obliqua sul torrente Poschiavino della luce di m. 20, fra i secondi quella sul torrente Rhon. Altre opere d'arte notevoli sono le scarpate della Fiorenza a mezza costa, formate con bloccaggio interrotto internamente da grossi muri a secco e rivestito di vivo, ed in muri di sostegno contro l'Adda a S. Giacomo e a Tresenda, che permisero di evitare le gallerie che si erano preventivamente progettate.

La linea è tutta su argine, talora molto alto, fatto tutto con materiale ghiaioso eccellente, estratto dal letto di alcuni torrenti, avendo le condizioni delle acque nel sottosuolo impedito quasi completamente le aperture di cave laterali.

Oltre le due estreme, la linea ha tre stazioni: Tresivio, Ponte e Tresenda, a cui si aggiungono le fermate di Chiuro, S. Giacomo, Bianzana e Villa Stezzana, due delle quali sono abilitate a tutti i servizi.

I fabbricati delle stazioni e le case cantoniere sono ben studiate. Ai locali per il servizio viaggiatori a Tirano è provveduto per ora con ampio ed elegante padiglione in legno, ciò in vista di futuri ampliamenti e prolungamenti. L'armamento è del II tipo delle FF. CC., con piastre e caviglie mordenti. Le locomotive sono del tipo Henschel senza tender a due assi accoppiati: il loro peso è di 12 tonnellate: le ruote sono piccole ed il centro di gravità molto basso, per cui la stabilità e la forza di trazione si adattano molto bene alle condizioni planimetriche ed altimetriche del tracciato.

Vetture e carri sono del tipo tedesco: le vetture abbastanza ampie, sono notevoli specialmente per l'altezza dei tetto che permette una buona ventilazione dell'interno; vi sono tre classi.

Le vetture ed anche la maggior parte dei carri sono provveduti di freno Westinghouse.

La costruzione della linea, progettata, come fu detto, dall'ing. Guido Parravicini, in base al cui progetto fu fatta la concessione, fu eseguita *a forfait* dall'Impresa ing. Marco Visconti. La costruzione è fatta evidentemente con un certo giustificato spirito di economia, però a noi pare debba rispondere a sufficienza ai bisogni di quel traffico.

L'organizzazione dell'esercizio, cui presiede con attività e intelligenza l'ing. Biraghi, fu fatta con buoni e sani criteri, tali da assicurare la perfetta soddisfazione del pubblico.

Ci consta che il movimento sulla nuove linea è stato, in queste prime settimane d'esercizio, superiore al previsto. Auguriamo che ciò continui a prova che la nuova linea risponde ad un reale bisogno di quelle regioni, che dovranno certo in tempo non lontano da un più esteso servizio ferroviario ottenere impulso pei loro commerci.

GENOVA E MARSIGLIA

Nel n. 31 abbiamo accennato ad una relazione del Console generale di Francia a Genova, sig. de Clercq, sul movimento marittimo comparato di Genova e di Marsiglia. Ora che il *Moniteur Officiel du commerce* ha pubblicato testualmente quella relazione, l'*Economista* d'Italia trova opportuno di darne un largo cenno, almeno per i punti principali, trattandosi di un argomento che ha per l'Italia il più alto interesse.

Le constatazioni fatte dal Console generale di Francia a Genova non hanno veramente nulla di nuovo, poichè un simile parallelo è stato fatto più volte, da differenti punti di vista; ma esse sono fatte per attrarre l'attenzione pubblica francese sopra uno stato di cose tale da destare le preoccupazioni del paese, e ben s'intende come anche perciò possano essere interessanti anche per noi italiani.

Secondo le statistiche mensilmente pubblicate dalla nostra Camera di commercio di Genova, il movimento marittimo totale di quel nostro primario porto durante l'anno 1901 è rappresentato — entrate ed uscite riunite insieme — da 11,902 navi di 10,096,643 tonnellate di stazza. Nel precedente anno 1900 la navigazione totale fu rappresentata da 13,602 navi di 9,728,045 tonn. di stazza.

L'ultimo anno accusa dunque, nel tempo istesso, una enorme diminuzione nel numero delle navi che frequentarono il porto di Genova, cioè 1700 navi di meno, e un notevole aumento di tonnellaggio, cioè di 358,598 tonnellate. Questa diminuzione delle navi entrate nel porto di Genova deriva in parte dalla discesa delle importazioni, specialmente di quelle di carbone, in conseguenza degli scioperi degli scaricatori ed altri operai del porto, i quali l'anno scorso sospesero interamente il lavoro sulle banchine per ben quaranta giorni.

Quanto all'aumento simultaneo del tonnellaggio, esso si spiega, almeno fino ad un certo punto, con la tendenza, che sembra prevalere oggidì fra gli armatori per il traffico internazionale, non solo di sostituire il vapore alla vela, ma di adoperare in proporzioni sempre crescenti dei piroscafi di maggiore portata.

Ed infatti la diminuzione di 1700 navi accennata di sopra comprende 1523 velieri e 177 vapori; e quanto all'aumento di tonnellaggio, è da attribuirsi ai piroscafi le cui entrate ed uscite segnano un aumento di 436,207 tonnellate mentre i valieri presentano una diminuzione di 67,609 tonn.

Di fronte alle bandiere estere la bandiera italiana guadagna, nel traffico complessivo, 2.26 0|0 pel numero delle navi e perde 1.89 0|0 pel tonnellaggio, in confronto alla percentuale accertata nel precedente anno 1900.

A questo proposito, nella sua relazione, il sig. de Clercq pone in rilievo un fatto interessante, cioè lo sviluppo preso dalla bandiera spagnuola nel movimento marittimo di Genova.

Dopo la perdita delle sue colonie, egli dice, la Spagna si trovò a possedere una importante flotta commerciale senza impiego: essa pensò immediatamente ad utilizzarla nel servizio dell'emigrazione fra l'Italia e i porti dell'America del Nord e del Sud; ed è così che la bandiera spagnuola, la quale non era rappresentata, alcuni anni addietro, che dalle navi della *Compagnie Valencienne de Navigation*, copre ora nel porto di Genova i grandi vapori della *Compagnie Transatlantique de Barcelone*, della *Gelidense*, della *Compagnie Barcellonaise*, ecc. ecc. Queste navi fanno attiva concorrenza a quelle delle Compagnie italiane sulle linee del Plata, del Centro America e degli Stati Uniti, linee già esercitate, d'altre parte, da Compagnie tedesche ed inglesi; e, malgrado tutto, è da credere che queste navi fanno dei buoni affari, poichè il movimento della navigazione sotto bandiera spagnuola va crescendo di anno in anno.

Ma non è nello studio della parte presa dalle diverse bandiere nel movimento del porto di Genova, che la relazione del sig. de Clercq presenta il maggiore interesse, ma bensì nel confronto di questo movimento con quello del primo porto francese, Marsiglia.

Secondo la statistica del porto di Marsiglia pel 1901, ultimamente pubblicata, il movimento generale della navigazione e delle merci all'entrata e all'uscita presenta questi risultati, posti in confronto con quelli dell'anno precedente:

Anno 1901	navi	tonn. di stazza	tonn. di merci
Entrate	8,228	6,531,780	4,048,126
Uscite	8,274	6,511,114	2,384,711
	16,502	13,042,804	6,432,887
Anno 1900	17,074	12,296,254	6,351,009
	— 572	+ 746,640	+ 81,828

Lo stesso fenomeno notato per Genova si è prodotto a Marsiglia: diminuzione nel numero delle navi che hanno frequentato quel porto (572), e aumento del tonnellaggio di stazza (746,640 tonn.); l'aumento del traffico (81,828 tonnellate) corrispondente a poco più dell'1 0|0 circa, è così poca cosa, che quasi si può dire che il commercio è rimasto stazionario.

Il movimento complessivo del porto di Genova è, come si è visto, di 11,902 navi, del tonnellaggio di 10,096,643, con 5,330,220 tonnellate di meno. Il confronto tra Genova e Marsiglia è quindi rappresentato dalle cifre seguenti:

	navi	tonn. di stazza	tonn. di merci
Marsiglia	16,502	13.042,894	6,432,837
Genova	11,902	10,096,643	5,330,220
	+ 4,600	+ 2,946,251	+ 1,102,617

Il movimento di Marsiglia è stato, dunque, superiore a quello di Genova di 4600 navi, di 2,946,251 tonnellate di stazza e di 1,102,607 tonn. di merci sbarcate e imbarcate. Nel 1900 questa differenza fu, sempre a favore di Marsiglia, di 3472 navi, di 2,568,209 tonn. di stazza e di 1,152,615 tonn. di merce. In via assoluta, la differenza tra il movimento dei due porti aumentò nel 1901 a favore di Marsiglia di 1128 navi e di 378,042 tonn. di stazza, ma diminuì di 49,908 tonn. di merce imbarcata e sbarcata. Ed è su quest'ultimo punto che il sig. Clercq richiama l'attenzione dei suoi connazionali, notando come il movimento della navigazione in zavorra a Marsiglia rappresenti l'11.92 0|0 del tonnellaggio di stazza totale e che, d'altra parte, il movimento della navigazione a Genova, durante il primo trimestre 1902, à aumentato, rimpetto al periodo corrispondente del 1901, di 318 navi e di 404,304 tonnellate di stazza. Marsiglia non ha perciò ragione di rallegrarsi troppo, poichè l'aumento del traffico utile nel 1901 è insignificante e la differenza tra i due porti si è assottigliata di 49,000 tonn. a favore di Genova; è questa la constatazione di fatto meritevole di richiamare tutta l'attenzione.

Nè meno importante, anche dal punto di vista italiano, è il conoscere i mezzi suggeriti per impedire o, per lo meno, per arrestare questo abbassamento continuo del traffico utile di Marsiglia in confronto a quello di Genova. Si è veduto l'anno scorso che anche Genova non isfuggiva agli scioperi ed è anzi al grande sciopero di quaranta giorni, subito dal massimo porto italiano nel 1901, che si deve se la differenza fra Marsiglia e Genova non si è ancora più ristretta a vantaggio di quest'ultima.

Se Marsiglia avrà la saggezza di evitare questi conflitti tra capitale e lavoro, essa potrà profittare della debolezza della sua rivale, la quale è così favorita, per molti altri riguardi, in suo confronto.

Ma questa saggezza non basterebbe. Ricordiamo che la Camera francese approvò ultimamente il progetto per un canale di congiunzione da Marsiglia al Rhône, così importante per lo sviluppo del traffico coll'interno del paese.

Poichè non si ha dubbio che il Senato non abbia ad approvare il progetto in discorso, si può star sicuri che Marsiglia vedrà sparire, con la sua attuazione, una delle cause principali del declinio del suo traffico marittimo, cioè l'insufficienza delle linee di penetrazione fluviale.

E non è qui tutto: tra i mezzi suggeriti si mette in prima fila quello di dotare il porto di Marsiglia di un arredamento il più perfezionato, e si fa osservare che Genova sta compiendo febbrilmente i lavori votati nel 1897 e 1898, e già si parla di nuove banchine e bacini, come pure del traforo di un nuovo tunnel attraverso l'Appennino, allo scopo di accrescere le vie di comunicazione con l'Alta Italia ed offrire così al nostro massimo porto una via di più pel raccordo col Sempione.

Concludendo un suo studio sulla relazione del Console generale francese di Genova, il signor Bourgarel dice nell'*Economist Européen* che Marsiglia non deve punto addormentarsi sulla constatazione della sua superiorità effettiva che ancora possiede. Essa deve persuadersi che non potrà resistere a Genova che a patto di sforzi continui, sforzi ch'essa è in grado di sostenere, poichè le prove di attività già date mostrano ch'essa comprende il pericolo e che saprà scongiurarlo.

E noi, dal punto di vista italiano, trarremo da tutto ciò nuovo argomento per raccomandare che non s'indugi più oltre a provvedere seriamente ai bisogni, che l'aumento del traffico nel porto di Genova ha reso indeclinabili e dal cui pieno soddisfacimento dipende non solo la sorte di Genova, ma benanco lo sviluppo economico del paese intiero.

CONCORSO A 20 POSTI DI INGEGNERE-ALLIEVO
NEL CORPO REALE DEL GENIO CIVILE

Il Ministro, Segretario di Stato pei Lavori Pubblici, viste le leggi 5 luglio 1882, n. 874 (serie 3ª), 15 giugno 1893, n. 294 e 22 agosto 1895, n. 547; vista la legge 7 luglio 1902, n. 333; visto il regolamento approvato con R. decreto 13 settembre 1893, n. 575; decreta:

Art. 1. — È aperto il concorso, per esami, a n. 20 posti d'ingegnere allievo nel R. Corpo del Genio Civile con l'annuo stipendio di L. 2000.

Gli esami avranno luogo in Roma ed incominceranno il giorno 27 ottobre prossimo venturo.

Art. 2. — Chiunque intenda sottoporsi alla prova degli esami dovrà, non più tardi del 20 settembre prossimo venturo, presentarne domanda al Segretariato generale del Ministero dei Lavori Pubblici, su carta da bollo da una lira, unendovi i seguenti certificati in forma autentica e debitamente legalizzati:

a) certificato del Sindaco del Comune di origine, od atto di notorietà, da cui risulti che il concorrente è cittadino italiano;

b) atto di nascita comprovante che non ha oltrepassato il trentesimo anno di età alla data del presente decreto.

Gli impiegati straordinari alla dipendenza del Ministero dei Lavori Pubblici, che avessero già compiuto un triennio di servizio alla promulgazione della legge 15 giugno 1893, n. 294, saranno ammessi al concorso purchè alla data del presente decreto non abbiano superato il 45° anno di età e posseggano tutti gli alti requisiti richiesti.

La legalizzazione dell'atto di nascita dovrà essere fatta dal Presidente del Tribunale, se l'atto è rilasciato dalla autorità civile; e dalla competente Curia vescovile, se è rilasciato da quella ecclesiastica;

c) certificato di moralità rilasciato dal Sindaco del Comune di attuale residenza;

d) certificato di penalità rilasciato dal Tribunale Civile e Penale del luogo di nascita;

e) la prova di avere adempiuto alle prescrizioni della legge per la leva;

f) il certificato medico legalizzato di costituzione sana e robusta ed esente da imperfezioni fisiche o da infermità;

g) il dipluma d'ingegnere rilasciato da una Scuola di applicazione o da un Istituto tecnico superiore del Regno;

h) gli attestati speciali degli esami sostenuti presso le Università e presso le Scuole od Istituti sopra indicati; le prove degli studi diversi compiuti e dei lavori già eseguiti;

i) un breve cenno della pratica fatta, dei progetti studiati, delle lingue straniere che i concorrenti conoscono, delle memorie scritte ed ogni altra notizia che il concorrente stesso ritenga opportuna per far conoscere le sue speciali attitudini.

Oltre i predetti documenti, possono essere anche presentati dei disegni di costruzione, purchè siano firmati dai professori e vidimati dal direttore della Scuola d'applicazione o dell'Istituto tecnico dal quale è uscito il concorrente,

I documenti di cui alle lettere *a*, *b*, *c*. *d*, *f* ed *i*, dovranno essere estesi su carta bollata da L. 0.50; e quelli di cui alle lettere *c* e *d* dovranno inoltre essere di data non anteriore di due mesi al 20 settembre prossimo venturo.

Nella domanda gli aspiranti dovranno indicare chiaramente il nome, cognome, paternità, luogo di nascita, nonchè il proprio domicilio per le comunicazioni che occorrerà di far loro.

Art. 3. — Verranno assolutamente respinte le domande di coloro che siansi già presentati infruttuosamente per due volte all'esame di concorso (art. 33 della legge 5 luglio 1882, n. 874), nonchè quelle che perverranno al Ministero oltre il termine suindicato o saranno mancanti di alcuno dei documenti prescritti.

Art. 4. — Spirato il termine per la presentazione delle domande, il Ministero farà, per mezzo delle competenti Prefetture, pervenire ai candidati, la cui domanda sia stata riconosciuta regolare, l'invito di presentarsi agli esami.

Art. 5. — Gli esami sono scritti ed orali e si svolgono sulle seguenti materie:

1) *Strade ordinarie.* — Tracciamento, redazione di progetti e costruzione di strade nazionali, provinciali e comunali. Manutenzione, rettificazioni e ricostruzioni relative.

2) *Strade ferrate.* — Tracciamento, redazione dei progetti e costruzione del piano stradale, delle gallerie e delle stazioni. Armamento. Materiale fisso e mobile. Parte tecnica dell'esercizio. Manutenzione.

3) *Ponti.* — Redazione di progetti per ponti in legname, in muratura ed in ferro, per le strade ordinarie e ferrovie; resistenze statiche e dinamiche; fondazione ed esecuzione dei predetti manufatti.

4) *Opere idrauliche.* — *a*) Lavori fluviali, canali d'irrigazione, di navigazione ed industriali;

b) Derivazione e distribuzione di acque potabili e canalizzazione delle città;

c) Bonifiche. Vari sistemi;

d) Correzione e sistemazione dei torrenti e dei bacini montani;

e) Opere marittime. Fari;

f) Redazione dei progetti, misure idrauliche, rilievi e calcoli, esecuzione delle opere.

5) *Architettura.* — Costruzioni civili e rurali; riscaldamento ed illuminazione degli edifizi. Redazione dei progetti, calcoli statici, esecuzione delle opere. Diversi stili di architettura.

6) *Fisica tecnica.* — Nozioni fondamentali sul calore e sulla combustione; forni, illuminazione a gas. Nozioni di elettrotecnica, telegrafi, telefoni, luce elettrica.

7) *Macchine.* — Nozioni fondamentali sulle macchine a vapore e sulle diverse macchine che si usano nella costruzione delle opere architettoniche, stradali, ferroviarie ed idrauliche, terrestri e marittime; avvertenze sull'uso di tali macchine.

8) *Leggi* sul servizio delle opere pubbliche.

9) *Lingua francese* ed altra lingua estera a scelta fra la *tedesca* e l'*inglese*.

Art. 6. — L'esame scritto, sulle materie tecniche di cui all'articolo precedente, consiste nell'esecuzione di due progetti sui temi dati dalla Commissione, i quali saranno principalmente d'indole pratica.

Per la redazione completa di ciascun progetto sono assegnati due giorni; nel primo i concorrenti devono risolvere il proposto tema e consegnare la risoluzione con schizzi quotati dei relativi disegni; nel secondo giorno essi eseguiscono i dlsegni regolari dell'opera, in conformità alla relazione ed agli schizzi presentati nel giorno antecedente, e che vengono loro restituiti a tale effetto

L'esame di lingua francese consiste nella composizione di una relazione tecnica o di una descrizione di lavori in francese.

L'esame di lingna tedesca od inglese consiste nella traduzione in italiano di un brano riguardante materie tecniche.

Art. 7. — L'esame orale, pei concorrenti che vi sono ammessi, consiste in una conferenza tenuta dalla Commissione con ciascuno di essi intorno ai progetti da loro presentati, sulle materie affini e sulle leggi riguardanti il servizio delle opere pubbliche.

Art. 8. — I modi in cui avranno luogo gli esami e gli effetti dei medesimi saranno regolati dalle disposizioni del Titolo II, Capo I, del Regolamento 12 settembre 1893, n. 575.

Roma, addì 15 agosto 1902.

Il Ministro: N. Balenzano.

LE OFFICINE LIBERE ED I SINDACATI AGLI STATI UNITI
PEI DIVERSI PRODOTTI SIDERURGICI

Pubblichiamo l'elenco dei principali Sindacati occupantisi agli Stati Uniti dell'industria siderurgica, come pure delle officine libere col loro capitale, il numero degli opifici e la loro potenzialità:

1) *Alabama Consolidated Coal and Iron Company*. — Capitale: azioni privilegiate, 2,500,000 dollari; ordinarie, 2,500,000 dollari; obbligazioni 495,000 dollari. Quattro alti forni; 150 forni a coke; miniere e carbonaggi. Produzione: tonnellate 150,000 di ferro all'anno; 10,000 tonn. di carbone alla settimana; 17,000 tonn. di coke al mese. Indirizzo: Equitable Building, Baltimora.

2) *Allis Chalmers Company*. — Capitale: azioni privilegiate, 16,250,000 dollari; ordinarie, 20,000,000 dollari. Quattro officine, due a Chicago, una a Milwauke ed una a Seranton. Produzione: macchine d'ogni genere e locomotive. Indirizzo: Broad Exchange Building, 25 Broad-Street, New York.

3) *American Bicycle Company*. — Capitale: azioni privilegiate, 9,294,900 dollari; ordinarie, 17,701,500 dollari; obbligazioni, 9,500,000 dollari. Otto officine a Chicago, Hartford, Westfield, Erie e Hagerstown. Produzione: biciclette 600,000 ed automobili di ogni genere all'anno, fra cui 2500 vetture automobili. Indirizzo: Park Row Buildings, New-York City.

4) *American Car Company*. — Capitale: azioni privilegiate, 41,233,300 dollari; ordinarie, 41,233,300 dollari; obbligazioni 119,000 dollari. Quarantatrè officine producenti recipienti ferro bianco di ogni genere, consumanti quattro milioni di casse di ferro bianco all'anno. Indirizzo: 71, Broadway, New-York City.

5) *American Car and Foundry Company*. — Capitale: azioni privilegiate, 30,000,000 dollari; ordinarie, 30,000,000 dollari. Sedici officine fabbricanti annualmente 800 vetture, 90,000 carri, 900,000 ruote, 30,000 tonn. tubi di fondita, 90,000 tonnellate di barre e assi e 130,000 tonnellate di pezzi fusi. Indirizzo: Broad Exchange Building, New-York.

6) *American Hardware Corporation*. — Capitale: azioni ordinarie, 5,000,000 di dollari. Due officine producenti viti, bolloni, arpioni, ecc. Indirizzo: New Britain Connecticut.

7) *American Iron and Steel Manufacturing Company*. — Capitale: azioni privilegiate, 3,000,000 dollari; ordinarie, 1,700,000 dollari. Cinque officine a Reading ed a Lebanon con 14 laminatoi, producenti 40,000 tonnellate all'anno di viti, bolloni per materiale ferroviario, ponti, ecc. Indirizzo: Lebanon, Pensylvania.

8) *American Locomotive Company*. — Capitale: azioni privilegiate, 24,100,000 dollari; ordinarie, 25,000,000 dollari; obbligazioni, 1,312,500 dollari Otto officine producenti 2000 locomotive all'anno. Indirizzo: Broad Exchange Building, 25, Broad Street, New-York.

9) *American Radiation Company*. — Capitale: azioni privilegiate, 5,000,000 dollari; ordinarie, 5,000,000 dollari. Quattro officine a Chicago, Buffalo, Tituville, Saint-Louis. Produzione: caldaie e radiatori. Indirizzo: Lake And Dearbon-Street, Chicago.

10) *American Screw Company*. — Capitale: azioni ordinarie, 3,250,000 dollari. Tre officine producenti viti, ecc., a Providence. Indirizzo: Providence R. I.

11) *American Shipbuilding Company*. — Capitale: azioni privilegiate, 7,900,000 dollari; ordinarie, 7,600,000 dollari. Sette officine di costruzione e 15 cantieri per costruzioni navali. Indirizzo: 120, Viaduct, Cleveland, Ohio.

12) *American Smelting and Refining Company*. — Capitale: azioni privilegiate, 50 milioni di dollari; ordinarie, idem; obbligazioni, 1,133,000 dollari. Tre officine producenti oro, argento, piombo, rame, ecc. Indirizzo: 71, Broadway, New-York.

13) *Ames Shovel and Tool Company*. — Capitale: azioni privilegiate, 3 milioni di dollari; ordinarie, 2 milioni. Cinque officine producenti utensili di giardinaggio e strumenti agricoli. Indirizzo: 58, Amy Building, Boston, Massachussets.

14) *Bethlehem Steel Company*. — Capitale: azioni ordinarie, 15 milioni di dollari. Un'officina a Bethlehem Pensylvania, quattro alti forni, sei laminatoi; un'officina di pezzi di blindaggio. Produzione 200,000 tonnellate di fondita all'anno. Indirizzo: South Bethlehem, Pensylvania.

15) *E. W, Bliss Company*. — Capitale: azioni privilegiate, un milioni di dollari; ordinarie, 4 milioni. Produzione: compressori idraulici, torpedini, macchine, utensili, ecc. Indirizzo: Adams and Plymouth Streets, Brooklyn, New-York.

16) *Cambria Steel Company*. — Capitale: azioni ordinarie, 50 milioni di dollari; obbligazioni, 203,100 dollari. Un'officina a Johnstown, Pensylvania, 6 alti forni. Produzione: 600,000 tonnellate di rotaie, laminati diversi, assi, cerchioni e vagoni in acciaio.

17) *Central Foundry Company*. — Capitale: azioni privilegiate, 7 milioni di dollari; ordinarie, idem; obbligazioni, 4 milioni. Diciannove officine, fonderie d'ogni genere. Indirizzo: 116, Nassau Street, New-York.

18) *Chicago Pneumatic Tool Company*. — Capitale: azioni ordinarie, 5 milioni di dollari; obbligazioni, 2 milioni. Sei officine a Chicago, Detroit, Cleveland, Franklyn, Londra e Aurora. Produzione: compressori ad aria e macchine pneumatiche di ogni genere per 2,500,000 dollari all'anno. Indirizzo: Monadnoch Block, Chicago.

19) *Colorado Fuel and Iron Company*. — Capitale: azioni privilegiate, 2 milioni di dollari; ordinarie, 23 milioni di dollari; obbligazioni, 16,050,000 dollari. Due officine a Pueblo e Laramie (Colorado), 5 alti forni, 28 cantieri carboniferi; 3000 forni a coke, miniere e cave di talco. Produzione: 5 milioni di tonn. di carbone, 700,000 tonn. di coke all'anno, 800 tonnellate di fondita al giorno, 700 tonnellate di rotaie, bolloni, tubi di fondita, ecc. Indirizzo: Boston Building, Denver, Colorado.

20) *Compressed Air Company*. — Capitale: azioni privilegiate, 755,000 dollari; ordinarie, 6,401,300 dollari; obbligazioni, 286,000 dollari. Un'officina a Roma ed una

a New-York. Produzione: locomotive e veicoli d'ogni genere ad aria compressa. Indirizzo: 24, State Street, New-York.

21) *Consolidated Lake Superior Company.* — Capitale: azioni privilegiate, 19 milioni di dollari; ordinarie, 67 milioni di dollari. Produzione: macchine idrauliche, elettriche, acciaio-nichel, rotaie e laminati diversi in acciaio. Sei officine ad Ontario, Canadà e Sault-Saint-Marie, Michigan. Indirizzo: North American Building, Filadelfia.

22) *William Cramp and Sons Ship and Engine Building Company.* — Capitale: azioni ordinarie, 4,848,000 dollari; obbligazioni, 5,475,000 dollari. Tre officine a Filadelfia e Port-Richmond, costruenti navi a vela e vapore, macchine e pezzi di fondita. Indirizzo: Beach and Ball Street, Filadelfia.

23) *Cramp Steel Company.* — Capitale: azioni privilegiate, 600,000 dollari; ordinarie, 3 milioni di dollari. Un'officina in costruzione a Collingwood, Ontario, Canadà, con due alti forni, laminatoi, ecc. Miniere di carbone nella Virginia e laminatoi nello Stato di Ontario. Produzione: carbone, coke, fondite, acciaio. Indirizzo: Temple Building, Toronto, Canadà.

24) *Cruible Steel Company of America.* — Capitale: azioni privilegiate, 25 milioni di dollari; ordinarie, idem. Quindici officine a Pittsburgh, Alleghany, Meckec's Rocks, Harrison, Aliquippa, Jersey City, Siracusa, Beaver Falls, Cumberland, Portsmouth e Clairton. Produzione: 200,000 tonnellate di acciaio al crogiuolo ed al forno di riverbero e 175,000 tonnellate di pezzi speciali per coltelleria e molle. Una nuova officina è in costruzione a Clairton, Pensylvania, che potrà produrre all'anno da 900,000 a 950,000 tonnellate di lingotti d'acciaio al forno ed al crogiuolo. Indirizzo: Frick Building, Pittsburgh.

25) *Diamond State Steel Company.* — Capitale: azioni privilegiate, 2 milioni di dollari; ordinarie, 2,250,000 dollari; obbligazioni, 1 milione di dollari. Un'officina a Wilmington, producente 150,000 tonnellate di lingotti d'acciaio e 60,000 tonnellate di bolloni e ferramenta varia. Indirizzo: Wilmington, Delaware.

26) *Domininion Iron and Steel Company.* — Capitale: azioni privilegiate, 5 milioni di dollari; ordinarie, 20 milioni di dollari; obbligazioni, doll. 8 milioni. Un'officina a Sydney, Cap Breton, Nuova Scozia, con 4 alti forni, 400 forni a coke Otto-Hoffman, miniere e cave diverse. Produzione: fondite, rotaie, laminati diversi. Indirizzo: Sydney, C. B., Nuova Scozia, Canadà.

27) *Empire Steel and Iron Company.* — Capitale: azioni privilegiate, doll. 2,368,100; ordinarie, doll. 2,281,400. Diciotto officine, miniere e cave in Pensylvania, nello Stato di New-York e nella Virginia, producenti 350,000 tonn. di fondite all'anno. Indirizzo: H. Broadway, New York.

28) *Federal Boiler and Supply Company.* — Capitale: azioni privilegiate, doll. 1,000,000; ordinarie, 2,500,000. Quattro officine nell'Illinois ed in Pensylvania, producenti caldaie ed apparecchi di riscaldamento diversi, aria calda, vapore, ecc. Indirizzo: 88 e 90 Centre-Street, New-York.

29) *International Fire Engine Company.* — Capitale: azioni privilegiate, doll. 2,750,000; ordinarie, 3,750,000. Dodici officine costruenti apparecchi contro gli incendi, pompe semplici, pompe a vapore e pompe con ingredienti chimici. Indirizzo: 149, Broadway, New-York.

30) *International Heater Company.* — Capitale: azioni privilegiate, doll. 551,900; ordinarie, doll. 543,900. Cinque officine ad Utica ed a Siracusa, nello Stato di New-York, fabbricanti apparecchi di riscaldamento ad aria calda, a vapore e di ogni genere, come pure dei generatori ad acetilene.

31) *International Power Company.* — Capitale: azioni privilegiate, doll. 600,000; ordinarie, doll. 7,400,000; obbligazioni, doll. 225,000. Due officine e compartecipazione in sei altre officine fabbricanti compressori, locomotive, macchine a vapore, caldaie a petrolio, ecc. Indirizzo: 253, Broadway, New-York.

32) *International Selwer Company.* — Capitale: azioni privilegiate, doll. 5,107,500; ordinarie, doll. 9,944,700; obbligazioni, doll. 3,967,600. Diciassette officine e miniere nel Connecticut ed a Toronto, producenti argento, coltelleria, vetreria ed oggetti argentati in galvanoplastica per 10 milioni di dollari all'anno. Indirizzo: Meriden, Connecticut.

33) *International Steam Pump Company.* — Capitale: azioni privilegiate, doll. 8,850,000; ordinarie, 15 milioni; obbligazioni, doll. 6,387,500. Cinque officine negli Stati d'Ohio, New-York e Massachusset, fabbricanti pompe, compressori, macchine frigorifere, ecc. Indirizzo: 120, Liberty Street, New-York.

34) *Magnus Metal Company.* — Capitale: azioni privilegiate, doll. 1,000,000; ordinarie, idem. Cinque officine negli Stati di New-York, Pensylvania, Connecticut e New-Yersey, producenti 30,000,000 di libbre di pezzi speciali metallici per materiale rotabile, cuscinetti, ecc. Indirizzo: 71, Broadway, New-York.

35) *National Enameling and Stamping Company.* — Capitale: azioni privilegiate, doll. 8,396,000; ordinarie, dollari 15,441,800; obbligazioni, doll. 2,500,000. Undici officine negli Stati di Illinois. Wisconsin, Maryland, New-York, Connecticut, Missouri, fabbricanti oggetti smaltati sopra metalli di ogni genere.

36) *New-Haven, Iron and Steel Company.* — Capitale: azioni ordinarie, doll. 500,000. Un'officina a New-Haven, producente 30,000 tonnellate all'anno di ferri minuti ed acciai diversi. Indirizzo: Land Title Building, Filadelfia.

(*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Traforo del Sempione.
(*Stato dei lavori al 1° settembre 1902*).

Galleria di avanzamento:	Lato nord Briga	Lato sud Iselle	Totale
Lunghezza al 1° agosto 1902 m.	7574	5005	12,579
Progresso mensile . . . . »	156	180	336
Totale al 1° settembre 1902 m.	7730	5185	12,915
Operai:			
Fuori galleria, totale giornate	19,356	10,309	29,665
» media giorn. .	702	355	1,057
In galleria, totale giornate .	31,855	27,690	59,545
» media giorn. .	1,225	989	2,214
Effettivo massimo lavoranti simultaneamente	490	400	890

Lato Nord. — La galleria di avanzamento ha attraversato il gneiss schistoso. Il progresso medio della perforazione meccanica è stata di m. 5.20 per giorno di lavoro.

I lavori sono stati sospesi durante 24 ore il 15 agosto, per la festa dell'Assunzione.

Le acque provenienti dal tunnel comportarono litri 68 al secondo. Il 20 agosto, mattino, l'operaio Macori Giovanni di Mercato Saraceno (Forlì) fu schiacciato da un treno nella galleria parallela.

Lato Sud. — La galleria d'avanzamento ha attraversato i micaschisti calcari con vene di quarzo. Il progresso medio della perforazione meccanica fu di m. 5.90 per giorno di lavoro. L'avanzamento è stato sospeso durante 12 ore il 24 agosto per una verificazione parziale dell'asse.

Le acque provenienti dal tunnel comportarono 950 litri al secondo.

><

Il riscatto della Ferrovia dei Sempione.

Nei prossimi giorni si terrà a Milano una conferenza tra i rappresentanti del Governo e quelli dei Comuni e delle Provincie contribuenti, per definire le condizioni con le quali si possa consentire il passaggio della Ferrovia del Sempione alla Svizzera, per effetto del riscatto che dovrebbe avvenire nel 1904. La Società del Giura-Sempione ha dichiarato che ove il Governo nostro non si opponesse al riscatto, essa rinuncierebbe alle rate di contributo che l'Italia si è obbligata a pagare pel valico del Sempione.

><

Le ferrovie elettriche valtellinesi.

Avant'ieri, 4, venne iniziato il servizio a trazione elettrica con filo aereo, con soddisfacentissimo risultato, dei due tronchi Colico-Sondrio e Colico-Chiavenna per i viaggiatori e per le merci. Il 20 corrente verrà pure posto in esercizio il primo tronco da Lecco a Colico.

><

Per gli impianti della stazione di Sondrio.

Trovasi in corso di approvazione presso il Ministero dei Lavori Pubblici una convenzione stipulata fra la Società italiana per le Strade Ferrate Meridionali (Esercizio della Rete Adriatica) e la Società per le Ferrovie dell'Alta Valtellina, concessionaria dell'esercizio della Ferrovia Sondrio-Tirano, per regolare l'esecuzione, la proprietà e la manutenzione degli impianti nella stazione di Sondrio per allacciarvi detta ferrovia, nonchè per stabilire le condizioni relative alla concessione dell'allacciamento stesso, al servizio della stazione comune di Sondrio, all'uso e scambio del materiale rotabile ed all'eseguimento ed instradamento dei trasporti in servizio cumulativo.

><

Domanda di soppressione del servizio economico sopra alcune linee Adriatiche.

Siamo informati che la Direzione Generale delle Ferrovie Meridionali proporrà quanto prima al Ministero dei Lavori Pubblici la soppressione del servizio economico per le merci sulle linee Bologna-Poggio Rusco, Lucera-Foggia-Manfredonia e Brescia-Iseo.

A proposito di esercizio economico sappiamo che la Società esercente la Rete Adriatica non ritiene in alcun modo di estendere il nuovo servizio economico parziale ad altre linee se prima non abbia conosciuto i risultati finanziari dell'esperimento che si sta eseguendo sulle linee Bari-Taranto, Rocchetta-Gioia e Barletta-Spinazzola, fatta eccezione per la linea Treviso-Motta, per la quale, come già abbiamo annunziato, è imminente la presentazione del relativo progetto.

><

Istruzione per l'eseguimento del servizio viaggiatori sulle linee ad esercizio economico.

Sulle ferrovie esercitate dalla Società esercente la Rete Adriatica è entrata in vigore una nuova edizione della istruzione per l'eseguimento del servizio viaggiatori e bagagli sulle linee ad esercizio economico. In essa sono riassunte ed ordinate tutte le disposizioni che regolano il servizio dei viaggiatori e dei bagagli (comprese le biciclette ed i cani) secondo le varie modalità di esercizio adottate su ciascuna delle singole linee ad esercizio economico. Tali disposizioni sostituiscono quelle precedenti del maggio 1901, le quali rimangono in vigore per le sole linee sulle quali il servizio economico è esteso anche alle merci, e soltanto per quanto riguarda quest'ultimo.

><

Transazione fra le grandi Reti Continentali e lo Stato circa diritti accessori spettanti alle ferrovie estere e le spese doganali.

Con recente decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e del Tesoro venne approvato e reso esecutorio l'atto di transazione stipulato il 1° agosto 1902 tra i Ministri stessi per conto dell'Amministrazione dello Stato, il sig. comm. ing. Francesco Benedetti in rappresentanza della Società italiana per le Strade Ferrate Meridionali ed il sig. comm. ing. Giuseppe Oliva, Direttore generale della Società Mediterranea, atto inteso a comporre la vertenza relativa agli utili derivanti dalla riscossione in oro, da parte delle citate Società, dei prezzi di trasporto e diritti accessori spettanti alle ferrovie estere e delle spese doganali, spese anticipate ed assegni gravanti le spedizioni delle dette ferrovie.

><

Per le spedizioni di uva.

Allo scopo di evitare od almeno di diminuire l'inconveniente delle soste dei vagoni carichi d'uva nelle stazioni, la Società delle Strade Ferrate dell'Adriatico, d'accordo con quelle del Mediterraneo, ha proposto al Ministero dei Lavori Pubblici, e questi ha approvato, di adottare anche in quest'anno, per il tempo dal 1° settembre a tutto ottobre p. v., il provvedimento transitorio consentito per gli anni scorsi, mercè il quale le spedizioni di uva a vagone completo che dai rispettivi destinatari non vengono svincolate e ritirate entro il termine di tempo prescritto dalle vigenti tariffe, sono soggette al pagamento del diritto di deposito, o di sosta, nella misura ordinaria stabilita dall'articolo 117 delle tariffe per le prime 24 ore susseguenti al termine di tempo anzidetto, ed in misura raddoppiata per ogni giorno indivisibile successivo.

><

Soppressione della tassa di sbarco ed imbarco a Villa S. Giovanni.

Siamo informati che il Ministero dei Lavori Pubblici ha approvata una proposta della Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia per la soppressione della sopratassa di sbarco e imbarco dei viaggiatori a Villa San Giovanni diretti a Messina attraverso lo Stretto, nonchè l'istituzione, durante la buona stagione, di una nuova corsa di piroscafi in aggiunta alle tre esistenti.

><

Derivazione d'acque pubbliche.

Il signor Giuseppe Rolla, di Lanzo, ha presentato il progetto redatto dall'ing. Antonio Podio, e la domanda intesa ad ottenere una derivazione d'acqua dal torrente Tesso, in territorio di Coassolo, ed in sponda sinistra, nella misura massima di moduli 5, e media di modelli 3,25 al minuto secondo, da usufruirsi per la produzione di energia elettrica ad uso d'illuminazione pubblica e privata, e di distribuzione di forza motrice in territorio di Lanzo.

La presa avrebbe luogo in corrispondenza a quella già esistente per il molino Magnetti, mediante diga stabile e relativo edificio di presa in muratura, con balconata ad una luce di m. 1, chiusa da regolare paratoio.

Il canale, che sarà costruito completamente in muratura e rivestito in cemento a parete liscia, occorrerebbe

lungo la sponda sinistra del Tesso, e dopo un percorso di m. 1027.50, raggiungerebbe la vasca di carico.

La caduta effettivamente utilizzabile sarebbe di circa m. 38; cosicchè la forza mediamente disponibile sarebbe di 152 HP dinamici.

><

Biglietti andata e ritorno fra Cagli e Sassoferrato.

In seguito ad analoga domanda avanzata dal Municipio di Cagli, è stato disposto per la istituzione, in via di esperimento, dei normali biglietti di andata e ritorno delle tre classi dalla stazionr di Cagli per quella di Sassoferrato.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha dato parere favorevole al progetto per l'ampliamento del servizio merci nella stazione di Castelmaggiore, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità.

><

Sentenze di Cassazione, di Corte d'Appello, ecc.

In materia di *atto amministrativo* la Corte d'Appello di Lucca ha sentenziato quanto appresso: « Un atto o provvedimento amministrativo di autorità legittima e competente che rechi danno alla cosa privata per un fine di pubblico bene, non fa sorgere obbligo di risarcimento per titolo di colpa; ma il primo danneggiato ha diritto ad un compenso, in omaggio al principio generale di diritto che la cosa pubblica non devesi avvantaggiare col detrimento particolare dei singoli individui. I danni refettibili sotto questo titolo sono soltanto quelli diretti, non gli indiretti. L'ordinanza emessa dal Sindaco per la tutela dell'igiene o sicurezza pubblica può dar luogo, per il danno derivato alla proprietà del privato dall'esecuzione della medesima, alla prestazione del compenso per il danno diretto. La responsabilità della prestazione grava esclusivamente sul Comune, non mai sullo Stato, e neppure sulla persona del Sindaco che abbia agito nell'esercizio delle sue funzioni ».

— La Corte d'Appello di Firenze ha emanato la seguente sentenza in materia di *piani regolatori edilizi:* « In mancanza di patto espresso, il privato che abbia acquistato un'area comunale compresa nel piano regolatore edilizio e vi abbia costruito un edificio nella fiducia che il Comune sarà per provvedere alla già deliberata sistemazione dell'area circostante, non ha azione per i danni e per obbligare il Comune alla detta sistemazione, quando questa venga ritardata o non eseguita ».

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Provvedimenti necessari per dare sfogo, attraverso la ferrovia, alle acque di piena della valle del fiume Cornia, fra le stazioni di Vignale-Riotorto e Campiglia sulla linea Roma-Pisa, L. 16,200.

Ricostruzione con arco in muratura del ponte ad impalcatura metallica sul Botro Canale, al km. 294.740 della linea Roma-Pisa, L. 10,000.

Impianto del servizio merci a piccola velocità nella stazione di San Lorenzo a mare sulla linea Genova-Ventimiglia, L. 20,860.

Sostituzione di due piattaforme da metri 4 con altre da metri 4,50 nella stazione di Rapallo sulla linea Pisa-Genava, L. 1520.

Rete Adriatica:

Costruzione di un camino in muratura in sostituzione di quello esistente in lamiera di ferro nelle officine della manutenzione nella stazione di Pentassieve, L. 973.

Aggiunta di traverse con relative piastre di appoggio su metri 2628 di binario fra i km. 66.718 e 69.341 in corrispondenza della galleria Starza fra le stazioni di Ariano e di Montecalvo, armato con rotaie d'acciaio da metri 12, del modello meridionale e da rinnovarsi con rotaie pure da metri 12 di acciaio del modello R A 36 M sulla linea Foggia-Napoli, L. 4300.

Aggiunta di traverse con relative piastre di appoggio su metri 2592 di binario di corsa fra i km. 52.456 e 55.048, armato con rotaie di acciaio da metri 6, del modello meridionale e da rinnovarsi con roteie d'acciaio da metri 12, del modello R A 36 M sulla linea Foggia-Napoli, L. 4200.

Aggiunta di traverse con relative piastre di appoggio e la riforatura delle rotaie su metri 3500 di binario fra km. 30.224 e 33.724 armato con rotaie d'acciaio da metri 6 del mod. 2 ex A, I, e da rinnovarsi con rotaie d'acciaio da metri 12, a giunto rinforzato, del modello stesso, sulla linea Bologna-Pistoia, L. 4350.

Costruzione di un tratto di scogliera con massi artificiali a difesa del pennello sinistro del ponte sul fiume Tordino al km. 314,347 della linea Ancona-Foggia, L. 2600.

Costruzione di un binario di allacciamento fra il parco vagoni e le officine della stazione di Foggia, L. 8700.

Impianto di latrine isolate in cemento armato smontabile nella fermata di Mestrino sulla linea Milano-Venezia, L. 1300.

Spostamento sino a metri 500 dallo scambio d'ingresso del disco verso Ancona, della stazione di San Vito Lanciano, ed applicazione di controllo elettrico ai dischi girevoli della stazione di Montesilvano ed a quelli verso Ancona delle stazioni di Castellammare Adriatico, di San Vito Lanciano e di Fossacesia, sulla linea Ancona-Foggia, L. 2350.

Applicazione di squadre di articolazione e modificazioni ai tiranti di trasmissione in alcuni deviatoi della stazione di Bologna, L. 560.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Costruzione d'una pensilina metallica contro il fabbricato viaggiatori e verso ferrovia, e pavimentazione in lastre di pietra del marciapiede sottostante alla pensilina medesima nella stazione di Borgo a Mozzano, per L. 5120.

Risanamento ed ampliamento del fabbricato viaggiatori della fermata di Fratocchie, al km. 2.044 della linea Ciampino-Velletri-Segni, per L. 8400.

Impianto di due pennelli a difesa del rilevato ferroviario fra i km. 23.020 e 23.080 presso la stazione di Spigno, sulla linea S. Giuseppe-Acqui, per L. 2840.

Rifacimento in acciaio di due scambi modello D col primo tipo riformato nella stazione di Carrù, per L. 4920.

Consolidamento del rilevato d'accesso al Ponte sul Tanaro, presso la stazione di Narzole, per L. 4100.

Rete Adriatica:

Rafforzamento di un tratto di circa 200 metri, all'estremità verso Bologna, della scogliera esistente a difesa della ferrovia Bologna-Pistoia, fra i km. 23.615 e 24.237 dal Bivio Reno, per L. 2800.

Provvista di materiali metallici d'armamento occorrenti per rafforzare il binario di corsa ed i binari di raddoppio delle stazioni delle linee Colico-Sondrio e Colico-Chiavenna, e cioè 118,600 piastre d'acciaio dolce (ferro omogeneo) del secondo tipo ferrovie complementari, e 84,200 arpioni di ferro ordinari del modello Meridionale, per L. 80,620.

Impianto d'una cisterna in cemento armato in otto case cantoniere della linea Mestre-Portogruaro e nella stazione di S. Michele del Quarto, per L. 10,000.

Ampliamento del fabbricato viaggiatori della stazione di Cadeo e costruzione di una latrina isolata nella stazione medesima, per L. 4800.

Ampliamento del servizio merci nella stazione di Isola della Scala, per L. 16,400.

Impianto d'una stadera a ponte da 30 tonnellate nella stazione di Casteldario, per L. 5800.

Impianto di nuovi binari ad ovest della stazione di Verona Porta Vescovo, impianto di cinque binari tronchi a sud del piano caricatore militare e prolungamento del binario tronco di manovra, per L. 85,000 (oltre il materiale metallico d'armamento), delle quali L. 39,000 per i lavori da appaltarsi.

Acquisto di 20 locomotive con tenders, per L. 1,800,000.

> <

Strade Ferrate Secondarie.

Prospetto dei prodotti del traffico ottenuti durante l'esercizio finanziario 1901-902 in confronto di quelli avutisi nell'esercizio precedente.

Indicazione delle ferrovie	Esercizio 1901-1902	Esercizio 1900-1901	Differenza
Vicenza-Treviso e Vicenza-Thiene-Schio	1,292,575	1,221,927	+ 70,648
Sarde Comp. Reale	1,983,827	2,002,310	— 18,483
Secondarie Sarde	844,319	808,100	+ 36,219
Milano-Saronno-Erba	3,737,819	3,690,506	+ 47,313
Novara-Seregno	780,333	747,062	+ 33,271
Conegliano-Vittorio	117,369	106,759	+ 10,610
Parma-Suzzara	217,875	216,140	+ 1,735
Schio-Arsiero e Schio-Torrebelvicino	184,112	172,936	+ 11,176
Udine-Cividale-Confine	549,535	479,912	+ 69,623
Camposampiero-Montebelluna	198,918	205,142	— 6,224
Bologna - Massalomb.	368,569	352,455	+ 16,114
Arezzo-Stia	168,103	159,946	+ 8,157
Torino-Ciriè-Lanzo	723,376	723,008	+ 368
Torino-Rivoli	159,168	161,747	— 2,579
Settimo-Rivarolo-Castellamonte	513,504	506,056	+ 7,448
Palermo-Mars.-Trap.	1,786,780	1,697,491	+ 89,289
Sassuolo-Mod.-Finale	333,292	316,446	+ 16,846
Santhià-Biella	728,777	693,297	+ 35,480
Ferr. di Reggio Em.	362,062	329,857	+ 32,205
Roma-Albano-Nettuno	607,565	703,488	— 95,923
Ofantino - Margherita di Savoia	25,170	26,107	— 937
Bergamo-Ponte Selva	566,515	513,361	+ 53,154
Sassi-Superga	37,815	22,174	+ 15,691
Fossano-Mondovì	41,386	39,207	+ 2,179
Menaggio-Porlezza e Luino-Ponte Tresa	99,632	96,448	+ 3,184
Napoli-Nola-Baiano	455,404	449,891	+ 5,513
Poggibonsi-Colle	76,099	71,262	+ 4,837
Arezzo-Fossato	432,145	453,277	— 21,132
Basaluzzo-Frugarolo	11,515	10,381	+ 1,134
Palermo-Corleone	303,830	281,273	+ 22,557
Monteponi-P. Vesme	9,570	8,628	+ 942
Gozzano-Alzo	36,742	27,525	+ 9,217
Ferrara-Suzzara	436,221	379,069	+ 57,152
Modena-Vignola	94,077	80,636	+ 3,441
Napoli-Pozzuoli-Cuma	296,387	301,556	— 5,169
Verona-Caprino	138,780	130,286	+ 8,494
Napoli-Ottaiano	233,164	229,347	+ 3,817
Cerignola Staz.-Città	78,223	74,850	+ 3,373
Economiche Biellesi	227,556	222,087	+ 5,469
Sant'Ellero-Saltino	30,086	35,110	— 5,024
Roma-Ronciglione	668,000	678,880	— 10,880
Varese-Porto Ceresio	92,820	84,710	+ 8,110
Circumetnea	585,712	598,370	— 12,658
Tortona-Castelnuovo	22,332	24,046	— 1,714
Rezzato-Vobarno	157,844	152,131	+ 5,713
Iglesias-Monteponi	4,077	4,519	— 442
Bari-Putignano	126,685	95,570	+ 31,115
Mandela-Subiaco	42,866	16,585	+ 26,281
Totale generale L.	20,988,531	20,401,821	+586,710

> <

Tariffe ferroviarie italiane.

Le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico hanno sottoposto all'esame del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate uno schema di progetto di modificazioni alla nomenclatura e classificazione delle merci alle voci *Acciaio* e *Ferro*. Ad un tale studio le due Società premenzionate sono addivenute in seguito ad insistenti premure fatte dalle Amministrazioni di Ferrovie estere per la parificazione del ferro e dell'acciaio.

— Il Ministro dei Lavori Pubblici, d'accordo cogli altri Ministri interessati, ha dato la sua approvazione alle seguenti proposte delle Amministrazioni ferroviarie, concernenti concessioni speciali di tariffa:

1) Proposta dell'Adriatica per concessione alla Ditta Pasquale e Fratelli Tamorri di trasportare non meno di 3800 tonn. di legna da ardere da Fara Sabina e da Civitavecchia a Roma-Porta Maggiore coll'abbuono di L. 1 per vagone, e colla condizione che superando detto quantitativo, l'abbuono sarà elevato a L. 2 per la quantità eccedente le 3500 tonnellate. La concessione è valevole per un anno;

2) Proposta della Mediterranea per concessione alla Ditta Luigi Bonfanti di trasportare nel periodo dal 1° agosto 1902 al 30 giugno 1903, 1500 tonn. a vagone completo di pietrame da Como-Lago a Milano-Porta Garibaldi, al prezzo speciale di L. 0.03914 per tonnellata-chilometro oltre il normale diritto fisso, carico e scarico a cura e spese delle parti;

3) Proposta dell'Adriatica per concessione alla Società italiana pel carburo di calcio, acetilene, ecc., di effettuare i suoi trasporti di carburo di calcio alle condizioni seguenti:

Per l'Adriatica: per le prime 5000 tonnellate saranno applicati i prezzi della tariffa speciale, n. 109, serie *D*, nonchè tutte le condizioni stabilite nel contratto scaduto; per le tonnellate che risulteranno spedite in più oltre le prime 5000; *a*) per le spedizioni percorrenti fino a 400 chilometri sulla Rete Adriatica, si manterranno i prezzi della predetta speciale 109 *D*; *b*) per le spedizioni aventi una percorrenza maggiore sulla Rete Adriatica, fermo il prezzo della speciale 109 *D*, per 400 chilometri, si applicherà per la percorrenza ulteriore da 401 a 700 chilometri la base di L. 0.03296 per tonnellata-chilometro e per le percorrenze da 701 e oltre la base di L. 0.309 per tonnellata-chilometro;

Per la Mediterranea: la concessione viene rinnovata alle stesse condizioni del precedente periodo;

4) Proposta della Mediterranea per la quale la concessione accordata alla Ditta Raffaele e Salvatore Conte per trasporto di olio d'oliva in fusti, a carro completo, da località della Calabria a Napoli e Castellamare di Stabia è rinnovata alle stesse condizioni per il periodo dal primo agosto 1902 a tutto giugno 1903, sostituendola al nome del solo Salvatore Conte.

— Con suo recente provvedimento il Ministro dei Lavori Pubblici ha ordinato alla Società esercente la Rete Adriatica di applicare la riduzione del 50 0[0 sui prezzi della tariffa normale n. 104, serie *G*, pei trasporti di acqua potabile, eseguiti per conto del Municipio di Bari ed altri delle Puglie, di Spinazzola, di Acquaviva, di Ofantino, ecc., durante l'attuale periodo di siccità.

Anche le tasse per l'uso dei serbatoi sono state ridotte della metà ed esenti, come quelle di trasporto, di imposta erariale. Il diritto fisso sarà di L. 0.10 a tonn.

— Siamo informati che la Federazione italiana dei Consorzi agrari in Piacenza ha richiamato l'attenzione del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio sulla necessità che si studi qualche provvedimento atto ad agevolare agli agricoltori delle estreme Provincie Meridionali l'acquisto dei concimi chimici, delle macchine agrarie, delle semenze selezionate, dei disinfettanti, ecc. Secondo gli interessati il primo provvedimento da adottarsi dovrebbe essere rivolto a ridurre convenientemente le tariffe ferroviarie in modo che il trasporto e la diffusione dei detti prodotti non siano così onerosi come lo sono attualmente.

Ci consta che il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha raccomandato a quello dei Lavori Pubblici di fare tutto il possibile per soddisfare i voti degli agricolfori delle preindicate Provincie.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Ponte Galera-Fiumicino. — Il Consiglio di Stato, occupatosi di nuovo delle questioni relative alla vendita della Ferrovia Ponte Galera-Fiumicino, ha avvisato: 1) che sia il caso di promuovere la dichiarazione di pubblica utilità per la espropriazione del diretto dominio (casa Torlonia); 2) che il Governo abbia interesse e veste per promuovere siffatta dichiarazione; 3) che la indennità da offrirsi, a suo tempo, al direttario possa essere pari alla somma risultante dalla capitalizzazione del canone enfiteutico, in ragione del 5 per cento.

Ricordiamo che anni sono venne costruita da una Società privata la ferrovia da Roma a Fiumicino, che doveva servire ai Romani pèr recarsi a prendere i bagni di mare alla foce del Tevere. La ferrovia fu data ad esercitare alla Società Mediterranea, ma i prodotti, man mano diminuendo, un bel giorno la Mediterranea dichiarava che non voleva più saperne di esercitarla non ricevendo i compensi convenuti. Allora nacque il bel caso che nessuno voleva interessarsi di questa ferrovia: non la Mediterranea, non il Governo, non l'antica Società. Così si minacciava di sospenderne l'esercizio. Ciò sollevò alte proteste, e si trovò modo, dopo una breve sospensione, che la ferrovia venisse esercitata. Ma si trattava di un rimedio provvisorio, tanto è vero che il Governo invocò due volte il parere del Consiglio di Stato sulla vendita, mediante incanti della linea, e sul procedimento da seguire.

Ferrovia della Valle Brembana. — A Bergamo i rappresentanti gli Istituti di credito cittadini, il Comitato promotore della ferrovia di Valle Brembana, nonchè gli onorevoli Finardi e Carugati, si riunirono per avvisare ai mezzi di raccogliere il capitale necessario per la esecuzione della ferrovia di Valle Brembana.

I rappresentanti degli istituti, salva l'approvazione delle rispettive assemblee, diedero intanto affidamento per un concorso di 500,000 lire da parte della Banca Popolare, di 250,000 da parte del Piccolo Credito e di 100,000 da parte della Banca Bergamasca.

Si ritiene che il concorso complessivo degli istituti medesimi potrà essere forse portato anche ad un milione.

Il Consiglio provinciale, a sua volta, nella prossima tornata, sperasi che delibererà senz'altro circa le pratiche definitive per l'esercizio della nuova ferrovia.

Ferrovie Cuneo-Nizza ed Ormea-Oneglia. — Sono note le divergenze sorte circa il tracciato da seguire nella costruzione della linea Cuneo-Nizza, che gli interessi del Piemonte vogliono diretta, cioè Cuneo Vievola-Confine-Nizza, mentre quelli di una parte della Liguria reclamano il tracciato per Ventimiglia.

Intanto a Porto Maurizio è sorto un Comitato che patrocina un progetto dell'ing. Alessi per la costruzione di una linea Ormea-Oneglia-Porto Maurizio che, con l'altra linea diretta Cuneo-Nizza, gioverebbero insieme agli interessi della Liguria e del Piemonte. E stando ad una corrispondenza della *Stampa* di Torino, sarebbe questa la soluzione preferita dal Governo.

Nella terza decade di settembre, e precisamente il giorno 22, scrive il corrispondente della *Stampa*, il deputato Berio ed il Ministro Balenzano visiteranno, assieme ad altri deputati piemontesi e liguri, tutto il percorso da Ormea ad Oneglia, per vedere se è attuabile il progetto della linea ferroviaria. Ciò perchè fu riconosciuto che la Cuneo Ventimiglia è perfettamente inutile, mentre la Cuneo-Nizza e la Ormea-Oneglia sono le due linee che faranno gli interessi italiani.

Inoltre, segue il corrispondente, a che cosa servirebbe la costosa Cuneo-Ventimiglia, quando non v'è un porto di mare? Queste sono le osservazioni fattemi da un autorevole personaggio, il quale mi disse che sono pure le idee condivise dal Ministro dei Lavori Pubblici.

« Dopo la visita fatta dal ministro Balenzano e dagli altri deputati, avrà luogo a Porto Maurizio un grande Comizio e la costituzione del Consorzio. Vi parteciperanno tutti i Deputati e Senatori della Liguria e del Piemonte, nonchè tutti i Sindaci interessati. Nel comizio si tratterà quanto segue:

« Quando il Governo italiano nel 1879 votò le linee complementari, si obbligò di fare la Cuneo-Ventimiglia della lunghezza di 74 chilometri. Si costruì la Cuneo-Vievola, ma poi furono sospesi i lavori per le immense difficoltà che presentava il percorso sino a Ventimiglia Ora il Governo italiano votando la Cuneo-Nizza, il Governo francese farebbe il tratto Vievola-Breglio-Nizza, risparmiandosi così circa 40 chilometri che occorrerebbero per giungere sino a Ventimiglia.

« Per questo i Deputati, i Senatori ed i Sindaci del Piemonte e della Liguria, eccettuati S. E. Biancheri ed i Sindaci di Ventimiglia, Bordighera e San Remo, domanderanno che il Governo italiano — si e come risparmia 40 chilometri eseguendo la Cuneo-Nizza — costruisca la Tanaro-Porto Umberto I che è della sola lunghezza di 48 chilometri ».

Ferrovia Como-Chiasso-Chiavenna. — Riciamo dalla *Gazzetta Ticinese* di Lugano:

Il Comitato promotore di questa linea ha testè pubblicata una relazione, dovuta all'ing. Pfaltz, dalla quale togliamo le seguenti informazioni intorno a quest'opera progettata che interessa anche la parte meridionale del Cantone del Ticino.

La linea avrebbe origine a Ponte Chiasso e per Val Breggia passando per Maslianico e Piazza toccherebbe Cernobbio ove dovrebbe allacciarsi col tram Cernobbio-Como, quindi pas-

serebbe dietro la villa d'Este, entrerebbe in una galleria di 170 metri e sbucherebbe fra Pizzo e Cassinello.

Sempre stando in alto, si caccerebbe — a Vergonzano — in altra galleria di 913 mesi per uscire vicino alla cascata di Moltrasio, ove sorgerebbe la stazione. Quindi passando sopra Urio e Carate scenderebbe a Laglio proseguendo diritto per Argegno.

Dopo Argegno altra galleria nella roccia della Camoggia; quindi gallerie sotto il castello di Menaggio, al sasso Rancio e dopo Musso. Dopo attraversato su ponte metallico il torrente Albano, la ferrovia, passando superiormente a Dongo, Gravedona e Domaso, arriverebbe a Gera presso la strada provinciale e quindi, seguendo la destra del Mera, proseguirebbe fino a Chiavenna, attraversando qualche piccola galleria.

La lunghezza della linea sarebbe di 80 chilometri. Il corpo stradale e l'armamento costerebbe L. 9,100,000; l'impianto idroelettrico e la conduttura L. 2,000,000; il materiale mobile L. 740,000; le spese diverse L. 760,000; totale L. 12,600,000.

Le spese d'esercizio e l'ammortamento ammonterebbero a L. 530,000 annue.

Gli introiti sono preventivati in L. 683,000, non comprese 400,000 lire che il relatore spera di ottenere dal Governo in ragione di L. 5000 al chilometro. Ciò che porta gli introiti a L. 1,083,000.

Ferrovia Dig Digta-Ghinda. — Sono ormai finiti il piano stradale e le opere d'arte della ferrovia Dig Digta-Ghinda, nella Colonia Eritrea, perciò il Ministro degli Esteri, dietro richiesta del Commissario civile, si è rivolto al Ministero dei Lavori Pubblici perchè deleghi un funzionario per sorvegliare in officina la fabbricazione del materiale metallico necessario all'armamento della suddetta ferrovia.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio al 31 agosto 1902.* — Nella decade 21-31 agosto 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 4,685,165.38, con un aumento di L. 158,651.27 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio al 31 agosto 1902 si ragguaglia a L. 25,912,026.74, presentando un aumento di L. 855,139.79 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio al 10 agosto 1902.* — Nella decade dal 1° al 10 agosto 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 352,527, e presentano un aumento di L. 16,143 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 10 agosto 1902 ammontano a L. 1,355,240, con un aumento di L. 72,932 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Tramvia Trescorre-Lovere-Sarnico. — È allo studio, al Ministero dei Lavori Pubblici, un progetto per la costituzione di un Consorzio tra il Governo, le Provincie e i Comuni interessati, per la concessione della tramvia Trescorre-Lovere-Sarnico.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Il riscatto della Giura-Sempione.* — La *Nuova Gazzetta di Zurigo* pubblica queste condizioni del riscatto della Giura-Sempione che si possono ritenere esatte:

1. La Confederazione assume l'attivo della Giura-Sempione, ad eccezione dei fondi impegnati nell'impresa del Sempione, per il valore del bilancio al 31 dicembre 1901, e vi aggiunge come eccedente del 1902 una somma di fr. 2,664,000. Dedotto il passivo, rimane una somma netta di fr. 98,083,811 per il capitale azioni di fr. 101,120,000;

2. La Confederazione bonifica alla Giura Sempione per i suoi prestiti contratti al modico tasso di 2,8 0|0 e 3 0|0, una somma di tre milioni, il che porta la sua offerta a 101 milioni;

3. Per i primi quattro mesi del 1903, la Confederazione rifiuta di dare una indennità, quantunque la Centrale, la Nord-Est, l'Unione Svizzera abbiano ottenuto senza opposizione il terzo dell'indennità dell'anno precedente al riscatto;

4. La Confederazione assume il tunnel del Sempione, ma domanda ai possessori delle azioni di sovvenzioni di rinunciare al 40,8 0|0 dei loro sussidi finora versati, ossia 8,195,986 franchi, e ciò a favore della Giura-Sempione; ma essa toglie questi 8 milioni e 200 mila franchi dall'attivo della Compagnia per costituirsi una riserva per i rischi dell'impresa del tunnel. La Confederazione domanda, inoltre, che i Cantoni sussidianti rinancino alle 22,500 azioni di sussidio (ossia per quattro milioni e mezzo di franchi) che aveva loro concesse nel 1898, e si risparmia così l'ulteriore versamento del 59,2 0|0 sull'ammontare di quattro milioni e mezzo, ossia franchi 2,664,000;

5. La Confederazione prende dalla summenzionata riserva di fr. 8,200,000 una somma di fr. 3,000,000 per portare la somma di riscatto a 104 milioni, evidentemente allo scopo di poter accordare ai portatori di buoni di godimento un indennizzo finale di fr. 10 e per coprire le spese di liquidazione della Compagnia.

— Il signor Fazy, presidente del Consiglio di Stato del Cantone di Ginevra, ebbe l'altro giorno un colloquio col signor Ruchonnet, presidente della Direzione della Giura-Sempione.

Egli annunciò, sotto riserva della ratifica per parte del Gran Consiglio, che il Consiglio di Stato rinunciava alle sue riserve a proposito del riscatto all'amichevole della rete Giura-Sempione per parte della Confederazione e che accettava le clausole di questo riscatto.

— *Ferrovia Biasca-Olivone.* — Il 21 agosto u. s. ebbe luogo in Dongio la riunione indetta dalla Municipalità di Malvaglia a favore della linea a scartamento ridotto Biasca-Malvaglia-Acquarossa. Erano presenti una quarantina di persone, specialmente appartenenti ai Comuni di Malvaglia, Dongio, Ludiano, e Semione. Pochi delle altre parti del Distretto, nessuno di Biasca.

Il sig. cons. Bella, presidente del Comitato della Greina, concessionario della Biasca Olivone a scartamento ridotto senza tracciato stabile tra Biasca ed Acquarossa, via Malvaglia o via Semione, si dichiarò disposto ad accettare per la linea locale nella bassa Valle che si vorrebbe costruire subito, il tracciato per Malvaglia, anzi pregato accondiscese ad entrare nel Comitato di azione particolarmente incaricato di preparare simile soluzione.

Ferrovie Francesi. — *Nuove linee.* — Il 17 agosto si è aperta la sezione della linea Saint-Meun-Loudeac e Carhaix compresa fra Rostrenen e Loudeac.

Questa sezione, d'una lunghezza di 50 chilometri, è a semplice binario e comprende otto stazioni, cioè Saint-Caredec, Saint-Guen, Mur-de-Bretagne, Caurel, Saint-Gelven, Bon Repos, Guvarec, Plouguernevel.

— Il 25 agosto è stata aperta la sezione della ferrovia Lavelanet-Bram, compresa frc Moulin-Neuf e Chalabre.

Questa sezione di una lunghezza di 14,250 metri comprende, indipendentemente dalle due stazioni estreme, le stazioni di Lagarde e Camon.

Ferrovia della Guinea francese. — Il Governatore generale dell'Africa occidentale francese ha eseguito ultimamente in Guinea un viaggio, il cui oggetto principale era di rendersi conto esatto della situazione dei lavori della ferrovia da Conakry al Niger.

I lavori d'impianto e posa delle guidovie raggiungono in questo momento il chilometro 149 e il villaggio di Kindia.

Salvo in una breve parte di tale lunghezza, in tutto il resto quei lavori sono stati interamente compiuti in buone condizioni, come sono compiuti i lavori di muratura dei vari ponti lungo la linea.

Restano a fare attualmente solo 34 chilometri di strada, a cui attendono 1700 lavoratori. Prossimamente i lavori saranno dunque terminati sull'intera linea.

I lavori sono stati assunti in regia diretta dalla colonia, secondo un sistema già invalso nel Congo belga.

Questo sistema consiste nell'affidare *à forfait* e per contratto un lavoro determinato a un « chef de tâche » indigeno, intelligente, il quale è fornito inoltre di strumenti e di viveri. Questi si occupa allora di reclutare i suoi lavoratori esclusivamente volontari (?) e di eseguire il suo cómpito, la sua « tâche » per l'epoca fissata. E' esercitata semplicemente sorveglianza sui suoi lavori e sui suoi uomini.

I primi 150 chilometri, correnti attraverso un paese ad un tempo pittoresco e fertilissimo, saranno, malgrado molte difficoltà, aperti all'esercizio verso la fine del 1903. Questo importante risultato sarà stato ottenuto dalle sole risorse della Guinea francese, mediante due prestiti contratti da questa colonia presso la Cassa francese dei Depositi e Prestiti, e la Cassa nazionale francese delle pensioni per la vecchiaia, dell'ammontare complessivo di 12 milioni di franchi.

E' interessante, invero, mettere a confronto la spesa non certo rilevante coi risultati che saranno senza dubbio rilevantissimi.

Ferrovie del Tonkino. — Due nuove sezioni ferroviarie del Tonkino sono state aperte all'esercizio. La prima và da Hauoï ad Haiphong e misura 101 chilometri di lunghezza; la seconda va da Hauoï a Dong-Dang ed ha una lunghezza di 164 chilometri.

Ferrovie del Siam. — Il Console generale degli Stati Uniti a Bangkok ha fatto ultimamente una relazione sommaria della situazione delle ferrovie nel Siam.

Le grandi vie di comunicazione di questo paese sono sempre stati i tre superbi fiumi che mettono in comunicazione diretta la parte settentrionale del paese col mare. Fino agli ultimi tempi le strade erano sconosciute, e non si è cominciato a tracciarne che da una ventina d'anni. Qnanto alle ferrovie, esse non risalgono a più di 10 anni. La prima linea, conosciuta sotto il nome di linea di Paknam, è in proprietà di una Compagnia locale sotto controllo danese; ha circa 27 chilometri di lunghezza e collega Bangkok a Paknam che, situato alla foce del Menam, serve di posto a Bangkok. Questa linea è stata fruttuosa fin dal principio, e dà ora un dividendo del 7 0|0.

Il Governo siamese ha costruito, per conto suo, delle linee che sembrano meno fruttuose; una di queste linee di 160 chilometri di lunghezza, congiunge Bangkok e Kovat, con una ramificazione staccantesi a 90 chilometri a nord di Bangkok, che fa il servizio per Lopburi. Le statistiche ufficiali assegnano per queste linee un rendimento di circa l'uno per cento, ma in realtà esse lavorano in perdita.

Da dieci anni il Governo siamese ha speso circa 40 milioni di franchi per conservare nelle sue mani queste ferrovie.

Lo sviluppo della rete ferroviaria è impedito o reso più difficile dalle leggi del paese, il mercato essendo chiuso agli stranieri con un rigore che spiega del resto i cattivi risultati finanziari ottenuti.

Notizie Diverse

Lavori ferroviari in Rumenia. — Dal rapporto del luglio del Consolato austro-ungarico di Costanza (Rumenia) si rileva che il Ministero dei Lavori Pubblici ha indetto un'asta per la rettificazione della linea ferroviaria Cernavoda-Costanza, e precisamente delle stazioni di Murfaltar-Costanza. Per questi lavori è preventivato mezzo milione di franchi.

L'apparecchio fumivoro per le gallerie. — Sulla locomotiva della Gotthardbahn trainante il treno reale traverso la Svizzera, venne applicato l'apparecchio fumivoro Langer che ha per iscopo di impedire nel modo più assoluto la formazione del fumo durante la combustione. Esso trovasi applicato già da alcuni mesi a parecchie locomotive della Gotthardbahn; ed appunto in seguito ai favorevoli risultati ottenuti, la Direzione della Gotthardbahn scelse una di queste locomotive per il treno reale.

L'apparocchio Langer, il quale funziona già da tempo su quasi tutte le Ferrovie svizzere di montagna (Thun See, Viege-Zermatt, Righi, Central Bahn, ecc.) e su molte ferrovie germaniche, trovasi pure in esperimento sopra una locomotiva della Rete Mediterranea; e la Direzione di questa Società, in seguito ai risultati ottenuti, ha sottoposto alla approvazione del R. Ispettorato la sua applicazione a parecchie locomotive di nuova costruzione destinate ai diretti ed ai treni merci sulle linee di montagna; come pure ad un gruppo di locomotive più specialmente di servizio nelle stazioni.

Per la sicurezza ferroviaria. — La compagnia Paris-Lyon-Méditerranée, preoccupata della sicurezza dei viaggiatori, promette 20,000 franchi a chi scoprirà gli individui i quali, togliendo le rotaie della linea Parigi-Pontarlier, cagionarono il deviamento del 21 agosto.

Tunnel subacqueo. — La febbrile attività degli Stati Uniti ha oggi una nuova rivelazione: la costruzione di un tunnel subacqueo congiungente New-York a Brooklyn e del quale si cominciò a parlare fino dal 1896, sarà iniziato fra giorni. Questo tunnel, che sarà costruito presso a poco come l'esistente tubo dei due pence di Londra, servirà a rilevare una parte dell'enorme traffico sopportato ora dal famoso ponte, che già da qualche tempo pare minacci di cedere all'enorme peso del quale è stato sovraccaricato da quando, qualche anno fa, si installò il *trolley* aereo sulle due vie laterali del ponte, già adibite al carreggio ordinario.

Il numero di vetture elettriche passanti contemporaneamente sul ponte è stato così non inferiore alle cento, e quando si pensa che ognuna di quelle vetture pesa vuota dalle 12 alle 15 tonnell., non maraviglierà il sentire che qualche tempo fa i cavi d'acciaio, ai quali il ponte è sospeso, cedettero di qualche pollice.

Ricordiamo ai lettori che già da due anni è in costruzione un secondo ponte altrettanto maestoso quanto il vecchio.

Il nuovo tunnel avrà tre entrate dalla parte di New-York e tre uscite dalla parte di Brooklyn. La massima profondità sarà di 35 m. sotto al livello dell'acqua.

Sei milioni di dollari, ossia 30 milioni di franchi, sono già pronti per l'impresa e già si prevede che l'esercizio a trazione elettrica potrà cominciare nell'interno del tunnel il giorno 16 luglio del 1904.

Treno rovesciato da un ciclone. — Si ha da New-York che un terribile ciclone è piombato sul Minnesota il 31 agosto u. s. Un treno viaggiatori che si trovava sulla linea di Chicago, composto di due vagoni e di un furgone bagagli, fu sorpreso dal ciclone e rovesciato dal terrapieno alto sette od otto metri. Il treno andò in frantumi e le macerie si incendiarono.

Furono estratti tre cadaveri e una ventina di feriti mortalmente. Prima di rovesciare il treno, il ciclone con forza spaventosa lo trasportò quasi in aria. Benchè fosse giorno regnavano fitte tenebre. L'incendio sviluppatosi nel treno fu rapidamente spento. Il treno correva colla velocità di trentacinque miglia all'ora. Il macchinista vide giungere da lontano il ciclone e aumentò la velocità della corsa, ma non riuscì a sfuggire alla tremenda bufera.

Per la protezione della proprietà industriale. — Fu chiuso il 14 giugno scorso a Bruxelles il processo verbale, col deposito delle ratifiche degli atti aggiuntivi, colà sottoscritti il 13 dicembre 1900, alla con-

venzione del 20 marzo 1883 e dell'accordo del 14 aprile 1893, per la protezione della proprietà industriale e la registrazione dei marchi di fabbrica.

Le Potenze che ratificarono furono le seguenti: Belgio, Danimarca, Stati-Uniti, Francia, Gran Brettagna, Italia, Giappone, Norvegia, Paesi Bassi, Portogallo, Svezia, Svizzera e Tunisia.

In seguito ad accordo intervenuto fra i medesimi, i predetti articoli aggiuntivi andranno in vigore il 14 settembre p. v., limitatamente alle potenze stesse ed a quelle altre firmatarie, che non hanno ancora depositato gli atti di notifica (Brasile, Repubblica Dominicana, Spagna e Persia), e che compiranno tale formalità prima della data ora accennata.

I ponti di Parigi. — Per attraversare la Senna i parigini hanno 30 ponti. L'ultimo è quello inaugurato all'Esposizione del 1900, ed è il ponte Alessandro III, sul quale sono passate tante migliaia di visitatori. Prima di esso, quelli di costruzione più recente sono i ponti: Mirabeau, Passy, Tolbiac, Sully. Dodici ne sono stati restaurati sotto Napoleone III, i ponti: dell'Alma, d'Arcole, di Bercy, au Change, degli Invalidi, Luigi Filippo, Petit Pont, Nazionale, Ntôre-Dame, S. Michele, Solferino e il viadotto di Auteuil.

Il ponte del Carrosello e quello au Double, recentemente ricostruiti, datano dall'epoca di Luigi Filippo; il ponte Nuovo fu restaurato nel 1848 e pochi anni or sono; i ponti dell'Arcivescovado sono dell'epoca napoleonica e quelli delle Arti, d'Austerlitz, di Jena, di S. Luigi sono del secondo Impero.

Il ponte della Concordia, cominciato sotto Luigi XVI, fu finito al tempo della Rivoluzione colle pietre provenienti dalla demolizione della Bastiglia; il ponte Reale risale al 1689 e quello della Tournelle al 1656. Il decano però dei ponti parigini è il ponte Marie, costruito nel 1617 e non ebbe bisogno se non di leggeri restauri nei dettagli.

Gli scambi commerciali fra l'Italia e la Francia. — Dai documenti statistici pubblicati il 20 agosto, dall'Amministrazione delle Dogane francesi, si rileva che il commercio tra l'Italia e la Francia, dal 1° gennaio al 31 luglio 1902 raggiunse un totale di fr. 179,815,000, nel quale le merci italiane ed italianizzate vi entrano per fr. 85.048,000, e le merci francesi ed infrancesate per fr. 94,767,000.

Raffrontando questi risultati con quelli dello stesso periodo del 1901 si ha una lieve diminuzione di fr. 533,000 nelle merci italiane ed italianizzate, ed un aumento di fr. 8,518,000 nelle merci francesi ed infrancesate; epperciò aumento generale di scambi di fr. 7,985,000.

Però, in causa degli effetti delle « Sopratasse d'Entrepôt » e delle « Sopratasse d'Origine » applicate in Francia alle provenienze indirette, gli scambi di questi primi 7 mesi del 1902 possono riassumersi come segue:

Merci d'origine italiana; Fr. 84,072,000 — d'origine non italiana: Fr. 976,000;

Merci d'origine francese: Fr. 56,841,000 — d'origine non francese: Fr. 37,926,000.

Il commercio dell'Italia cogli Stati Uniti. — La Camera di commercio italiana in New-York comunica i seguenti dati statistici ufficiali sull'andamento del commercio tra l'Italia e gli Stati Uniti.

L'importazione di prodotti italiani negli Stati Uniti durante il mese di luglio dell'anno corrente è aumentata a dollari 2,791,000, mentre nello stesso mese della precedente annata era stata di dollari 2,313,265.

In luglio l'importazione di seta greggia e seterie dall'Italia è stata di dollari 589,000, mentre nel corrispondente mese del 1901 era ammontata a dollari 483,695.

L'importazione dei latticini italiani è ascesa a dollari 116,300, mentre nello stesso mese del 1901 era stata di dollari 63,072.

L'importazione di agrumi italiani è ammontata a dollari 785,100, mentre nello stesso mese del 1901 era ascesa a dollari 657,869.

Il valore dei vini italiani importati nel detto mese è stato di dollari 25,425, mentre nel corrispondente periodo del 1901 era stato di dollari 27,020.

L'esportazione dagli Stati Uniti in Italia durante il mese di luglio dell'anno in corso è stata di dollari 2,161,000, mentre nello stesso mese del 1901 aveva sommato a dollari 1,906,721.

Nel mese di giugno sono giunti nei vari porti degli Stati Uniti 19,596 emigranti italiani, di fronte a 16,452 arrivati nello stesso periodo del 1901.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Deputazione Provinciale di Cagliari (13 settembre, ore 12). — Appalto dei lavori di sistemazione della strada tra la chiesa del Rimedio e la gran torre verso il mare, in Oristano, di m. 5808 70 per L. 22,715.26, oltre L. 2284.74 a disposizione dell'Amministrazione. Dep. L. 1000. Cauz. defin. L. 2500. Ultimaz. lavori 4 mesi. Fatali 17 giorni.

Municipio di Acerenza (Potenza) (13 settembre, ore 10). — Appalto delle opere occorrenti al consolidamento dell'abitato di Acerenza provv. agg. per L. 197,099.35. Consegna lavori 24 mesi. Docum. 7 settembre. Dep. provv. L. 12,000.

Municipio di Caccamo (Palermo) (15 settembre, ore 12). — Appalto dei lavori per l'aumento delle acque potabili, per L. 64,200. Dep. provv. L. 3850. Dep. spese L. 1150.

Municipio di Raddusa (Catania) (15 settembre, ore 10). — Appalto dei lavori per la condottura dell'acqua potabile di Raddusa, provv. agg. al sig. Vinci Nicolò col rib. dell'1 0|0 su L. 138,950 e cioè per L. 128,068.83. Cauz. L. 3000.

Municipio di Roma (16 settembre, ore 11, unico definitivo). — Appalto della fornitura di circa mc. 800 di ghiaia occorrente pel Cimitero comunale al Verano per la durata di un mese e per L. 5000. Dep. L. 500. Dep. spese L. 200. Docum. 15 settembre.

R. Prefettura di Reggio Emilia (16 settembre, ore 10, unico definit.). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la manutenzione del 1° tronco della strada nazionale n. 38, Aulla Reggio, compreso fra il Valico del Cerreto ed il Voltone di Migliara, della lunghezza di m. 46,411, escluse le traverse di Collagna, Busana, Cervarezza, Bagnolo ne' Monti e Croce, della complessiva lunghezza di m. 11,000 e per conservare le opere d'arte che lo corredano, durante il sessennio 1902-1908, per L. 163,498.21. Deposito provvisorio L. 2800.

Municipio di Sommatino (Caltanissetta) (18 settembre, ore 9). — Appalto della costruzione della condottura delle acque potabili di Draffù in Sommatino e per la distribuzione nell'interno dell'abitato, per L. 121,000. Consegna lavori 18 mesi. Dep. provvisorio L. 5000.

Municipio di Arcellasco (Como) (18 settembre, ore 12, migl. di ventes.). — Appalto dei lavori di ampliamento del cimitero consorziale, per L. 6552.53. Dep. provv. L. 500.

Direzione del Genio Militare di Bologna (22 settembre, ore 14, definitivo). — Appalto delle opere occorrenti per lavori di miglioramento nei fabbricati militari di Forlì, per L. 3400. Cauz. L. 340. Dep. spese L. 120.

R. Prefettura di Rovigo (22 settembre, ore 10, unico definit.). — Appalto dei lavori di difesa frontale dell'argine destro di Canalbianco, nelle località froldo Campagnola, in Comune di Castelguglielmo, froldo Bosco e froldo Monti in Comune di Pincara e froldo Palazzina in Comune di Frassinelle. per L. 22,053. Dep. L. 2000 e L. 600 per le spese. Cauz. decimo. Ultimaz. lavori 70 giorni. Docum. sino al 13 settembre.

R. Prefettura di Bari (27 settembre, ore 10, unico definit.). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti per la manutenzione delle opere d'arte del porto nuovo di Bari durante il sessennio 1902-908 e più precisamente dal giorno della consegna al 30 giugno 1908, per L. 255,726.20. Dep. provv. L. 20,000.

R. Prefettura di Padova (30 settembre, ore 10, unico defin.). — Appalto dei lavori di nuova inalveazione del fiume Frassine, nella località Brancaglia, e la costruzione dei manufatti, aventi lo scopo di moderare e regolare l'altezza di piena nel canale di Este, per complessive L. 242,070. Consegna lavori 2 anni. Docum. 22 settembre. Dep. provv. L. 15,000.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Generale del R. Arsenale del 1° Dipartimento Marittimo di Spezia (16 settembre, ore 12, migl. di ventes.). — Fornitura alla R. Marina di olio di lino naturale, per complessive L. 91,650, da consegnarsi nei RR. Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia, Taranto e nel R. Cantiere di Castellammare, provv. agg. col rib. del 18.26 0[0 e cioè per L. 74,914.71. Dep. provv. L. 9170.

Direzione Generale del R. Arsenale di Spezia, Napoli e Taranto (27 settembre, ore 11). — Fornitura alla R. Marina di minio in polvere (dentossido di piombo), per complessive L. 79,300 in 2 lotti e cioè: 1° per L. 26,000; 2° L. 53,300 da consegnarsi negli Arsenali di Spezia, Napoli, Taranto e nel R. Cantiere di Castellammare. Risultati d'asta 2 ottobre, ore 11. Dep. provv. 1° lotto L. 2600, 2° L. 5330.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Agosto 30	7mbre 6
Azioni Ferrovie Biella	L. 544	544
» » Mediterranee	» 442	446
» » Meridionali	» 655	659.50
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	» 400	400
» » » (2ª »)	» 385	385
» » Secondarie Sarde	» 226	231
» » Sicule	» 654	654
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.*	L. 340.25	340.50
» » Cuneo 3 0[0	» 360	360
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1[2 %	» 100.70	100
» » Mediterranee 4 0[0	» 502.50	502
» » Meridionali	» 337.50	330
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 322	321
» » » 2ª emiss. »	314.50	314.50
» » Sarde, serie *A*	» 338	338.50
» » » serie *B*	» 338	338.50
» » » 1879	» 338	338.50
» » Savona	» 362	360
» » Secondarie Sarde	» 501	502
» » Sicule 4 0[0 oro	» 517	516
» » Tirreno	» 508	508
» » Vittorio Emanuele	» 366.50	366

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1902-1903. — *Dal 21 al 31 Agosto 1902. — 6ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)				RETE SECONDARIA			
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze		Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	
Chilometri in esercizio	4760	4737	+	23	1065	1033	+	32
Media	4760	4737	+	23	1035	1033	+	2
Viaggiatori	1,795,650.94	1,714,011.10	+	81,639.84	107,625.53	99,798.16	+	7,827.37
Bagagli e cani	83,070.32	78,887.33	+	4,182.99	3,245.86	2,740.60	+	505.26
Merci a G.V. e P.V. acc.	372,512.04	360,936.85	+	11,575.19	14,111.77	13,699.81	+	411.96
Merci a P. V.	2,218,119.91	2,168,933.70	+	49,186.21	90,829.01	87,506.56	+	3,322.45
TOTALE	4,469,353.21	4,322,768.98	+	146,584.23	215,812.17	203,745.13	+	12,067.04
Prodotti *dal 1° Luglio al 31 Agosto 1902.*								
Viaggiatori	10,163,297.85	9,679,109.13	+	484,188.72	565,206.64	533,935.31	+	31,271.33
Bagagli e cani	451,634.36	438,412.08	+	13,222.28	17,547.12	16,536.03	+	1,011.09
Merci a G.V. e P. V. acc.	2,088,894.66	2,050,480.66	+	38,414.00	79,419.65	76,866.59	+	2,553.06
Merci a P. V.	12,055,617.39	11,785,547.51	+	270,069.88	490,409.07	475,999.64	+	14,409.43
TOTALE	24,759,444.26	23,953,549.38	+	805,894.88	1,152,582.48	1,103,337.57	+	49,244.91
Prodotto per chilometro.								
della decade	938.94	912 55	+	26.39	202.64	197.24	+	-5.40
riassuntivo	5,201.56	5,056.69	+	144.87	1,113.61	1,068.09	+	45.52

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1902-903. — *4ª Decade — Dal 1° al 10 Agosto 1902*

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
RETE PRINCIPALE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1902	95,364.00	2,536.00	23,822.00	156,957.00	1,039.00	279,718.00	618.00	453.00
1901	91,473.00	2,059.00	22,388.00	159,648.00	1,001.00	276,569.00	618.00	448.00
Differenze nel 1902	+ 3,891.00	+ 477.00	+ 1,434.00	— 2,691.00	+ 38.00	+ 3,149.00	»	+ 5.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 AGOSTO 1902.								
1902-903	388,555.00	8,528.00	88,225.00	563,860.00	11,398.00	1,060,566.00	618.00	1,716.00
1901-902	374,800.00	7,497.00	81,560.00	553,201.00	10,991.00	1,028,049.00	618.00	1,664.00
Differenze nel 1902-903	+ 13,755.00	+ 1,031.00	+ 6,665.00	+ 10,659.00	+ 407.00	+ 32,517.00	»	+ 52.00
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1902	35,731.00	843.00	5,009.00	25,396.00	137.00	67,116.00	482.00	139.00
1901	32,215.00	612.00	4,472.00	17,540.00	113.00	54,952.00	482.00	114.00
Differenze nel 1902	+ 3,516.00	+ 231.00	+ 537.00	+ 7,856.00	+ 24.00	+ 12,164.00	»	+ 25.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 AGOSTO 1902.								
1902-903	146,995.00	2,719.00	21,807.00	98,122.00	596.00	270,239.00	482.00	561.00
1901-902	135,767.00	2,179.00	18,912.00	75,934.00	532.00	233,324.00	482.00	484.00
Differenze nel 1902-903	+ 11,228.00	+ 540.00	+ 2,895.00	+ 22,188.00	+ 64.00	+ 36,915.00	»	+ 77.00
STRETTO DI MESSINA								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1902	3,374.00	111.00	478.00	1,730.00	»	5,693.00	23.00	247.00
1901	2,843.00	112.00	393.00	1,515.00	»	4,863.00	23.00	211.00
Differenze nel 1902	+ 531.00	— 1.00	+ 85.00	+ 215.00	»	+ 830.00	»	+ 36.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 AGOSTO 1902.								
1902-903	14,307.00	508.00	1,952.00	7,668.00	»	24,435.00	23.00	1,062.00
1901-902	12,335.00	491.00	1,713.00	6,396.00	»	20,935.00	23.00	910.00
Differenze nel 1902-903	+ 1,972.00	+ 17.00	+ 239.00	+ 1,272.00	»	+ 3,500.00	»	+ 152.00

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (2) 1a classe	Londra (2) 2a classe	Parigi (3) 1a classe	Parigi (3) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Londra (4) validità	Parigi (5) 1a classe	Parigi (5) 2a classe	Parigi (5) validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne)	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 85	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a classe		1a,2a,3a classe	1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a, 2a e 3a classe		Treno lusso PENINSULAR-EXPRESS part. da Londra il venerdì
				(*)		(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria —	—			11 — a.		—		—
Douvres —	11 05 a.			1 — p.		11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
	(F) W.R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 30 p.		3 — p.		1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.						2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.						2 31 a.		
Folkestone Par.			11 50 a.		4 10 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime o.E.oc. Arr.			1 30 p.		5 50 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.			1 34 p.		5 54 p.			
					(F) W.R.			
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.			2 10 p.		6 17 p.			
Boulogne Central Arr.		2 12 p.	2 15 p.		6 22 p.			
Boulogne Central Par.		2 25 p.			6 25 p.			
Amiens (Buffet) Arr.		4 12 p.		5 16 p.	—	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.		4 17 p.		5 21 p.	—	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.	6 05 p.		6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	—	6 33 p.		7 58 p.	9 21 p.	7 03 a.		Per la grande cintura
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	7 16 p.		8 42 p.	10 01 p.	7 43 a.		
	1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)		1a 2a cl.	1a 2a cl.	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	9 35 p.	10 20 p.	10 30 p.	9 20 a.	2 — p.	
Dijon Arr.	12 18 p.	1 31 a.	2 16 a.	2 48 a.	3 40 a.	2 17 p.	7 08 p.	9 35 a.
Evian —	1 14 p.	8 27 a.	—	—	1 14 p.	10 48 p.	—	—
Genève —	10 45 a.	—	7 51 a.	—	11 16 a.	7 33 p.	—	—
Chamonix —	6 21 p.	10 49 a.	—	—	6 21 p.	—	—	—
Aix-les-Bains —	9 05 a.	6 12 a.	—	7 01 a.	10 19 a.	7 01 p.	12 23 a.	1 46 p.
Chambéry —	9 37 a.	6 41 a.	—	7 25 a.	10 55 a.	7 35 p.	12 47 a.	2 06 p.
Modane —	1 46 p.	—	—	10 02 a.	8 04 p.	—	3 34 a.	4 51 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). Arr.	18 55	—	—	14 22	4 55	—	8 20 a.	21 16
Torino Par.	20 —	—	—	14 50	6 45	—	8 45	Sleeping-cars con Dining-car
Novara Arr.	21 56	—	—	16 47	9 14	—	10 55	
Milano Arr.	23 05	—	—	17 45	10 15	—	12 6	
Venezia Arr.	—	—	—	23 30	—	—	18 45	
Torino Par.	20 05	—	—	15 —	5 25	—	8 40	
Genova Arr.	23 20	—	—	18 25	8 45	—	12 —	
San-Remo —	5 45	—	—	23 33	—	—	16 44	
Pisa —	3 20	—	—	23 25	12 35	—	17 —	
Firenze —	7 15	—	—	1 20	17 28	—	19 15	
Livorno —	5 36	—	—	0 7	15 5	—	18 —	
Roma —	10 10	—	—	7 —	19 15	—	23 43	
Napoli —	18 35	—	—	13 36	0 35	—	7 —	
Brindisi —	—	—	—	8 16	—	—	18 7	
Torino Par.	20 05	—	—	—	—	—	8 40	21 30
Alessandria Arr.	21 32	—	—	—	—	—	10 13	22 59
Bologna —	2 31	—	—	—	—	—	14 50	3 01
Ancona —	7 13	—	—	—	—	—	23 —	6 40
Brindisi —	21 48	—	—	—	—	—	10 59	17 20
Firenze —	6 34	—	—	—	—	—	18 3	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma —	13 10	—	—	—	—	—	23 25	
Napoli Arr.	18 35	—	—	—	—	—	7 —	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) Par.	8 50	—	—	15 5	Lusso	—	—
Roma —	14 30	—	—	23 10	—	—	—
Firenze —	21 10	—	—	6 10	—	—	—
Brindisi —	7 —	—	—	17 33	—	—	—
Ancona —	20 25	—	—	5 35	—	—	—
Bologna —	1 35	—	—	10 30	—	10 30	—
Alessandria —	7 15	—	14 20	17 10	—	21 55	—
Torino Arr.	9 2	—	16 05	19 10	—	23 35	—
Brindisi Par.	—	—	18 35	—	—	9 42	—
Napoli —	8 50	—	15 50	—	—	23 15	—
Roma —	14 50	—	21 —	—	14 20	8 15	—
Livorno —	21 6	—	2 —	8 30	19 25	13 15	—
Firenze —	19 35	—	21 5	7 15	17 30	12 10	—
Pisa —	22 15	—	3 5	9 8	20 45	15 —	—
San Remo —	18 32	—	1 45	8 9	—	14 15	—
Genova —	3 5	—	7 5	14 55	0 35	20 —	—
Torino Arr.	7 —	—	10 25	19 10	4 50	23 35	—
Venezia Par.	—	—	—	8 45	—	14 —	—
Milano Par.	—	—	7 5	16 —	—	20 15	—
Novara —	—	—	8 7	17 1	—	21 15	—
Torino Arr.	—	—	10 20	19 5	—	23 10	—
	(D)						
Torino Par.	7 45	—	13 30	19 30	—	—	24 —
Modane (ora franc.) —	11 40 a.	—	5 45 p.	10 22 p.	—	—	3 20 a.
Chambéry —	3 8 p.	—	9 15 p.	12 36 a.	—	6 46 a.	5 57 a.
Aix-les-Bains —	3 43 p.	—	9 47 p.	12 59 a.	—	7 18 a.	6 20 a.
Chamonix —	7 40 a.	—	4 20 p.	—	—	—	—
Evian —	12 37 p.	—	7 22 p.	—	—	4 3 a.	—
Genève —	1 50 p.	—	7 35 p.	9 28 p.	—	5 55 a.	3 27 a.
	1a cl.						
Dijon —	11 37 p.	—	2 39 a.	5 22 a.	—	1 25 p.	11 33 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	5 — a.	—	7 23 a.	9 41 a.	—	6 21 p.	5 15 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 11 a.		—	10 19 a.	—	6 50 p.	
Paris-Nord Arr.	7 52 a.		—	11 4 a.	—	7 42 p.	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel)	1a,2a,3a	1a 2a cl.	(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl. W.R.(A)		Pranso 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord Par.	8 15 a.	—	9 45 a.	11 35 a.	—	9 — p.	
Amiens (Buffet) Arr.	9 52 a.	—		1 — p.	—	10 46 p.	
Amiens (Buffet) Par.	9 57 a.	—		1 4 p.	—	10 51 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	11 28 a.	—			—		
Boulogne (Buffet) Central Par.	11 30 a.	11 40 a.			—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.	11 35 a.	—			—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.	11 50 a.	—			—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora E. oc. Par.	11 46 a.	—			—		
Folkestone Par.	2 — p.	—			—		
Boulogne-Tintelleries Arr.		11 44 a.			—	12 31 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.		11 46 a.			—	12 33 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.		12 27 p.		2 55 p.	—	1 12 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.		12 35 p.	1 5 p.	3 01 p.	—	1 21 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.		1 20 p.		3 19 p.	—	1 39 a.	
Calais Maritime ora Eur. occ. Par.		1 16 p.		3 15 p.	—	1 35 a.	
Douvres —		3 5 p.		5 15 p.	—	3 40 a.	
Londres Victoria Arr.		—		7 — p.	—	—	
Londres Ch.-Cross Arr.	3 45 p.	4 55 p.		—	—	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — *Vetture dirette da Boulogne verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Boulogne a Milano e Venezia col treno che parte da Boulogne alle 6.17 p. e da Parigi-Lione alle 10.20 ant. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Calais col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 11.35 ant. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino.

Torino, 1902 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Bodoni, 2.

ANNO XXXV. Sabato, 13 Settembre 1902 NUM. 37.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi .... Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

LA FERROVIA BIELLA-GATTINARA

Come abbiamo annunziato nel numero 35, nella importante riunione tenuta a Milano fra il sindaco di Biella, il prosindaco di Torino, il sindaco di Milano ed i rappresentanti del Comitato per la ferrovia Biella-Gattinara, il sindaco di Milano, senatore Mussi, accettando di far parte del Comitato promise il pieno appoggio del Comune di Milano a questa iniziativa.

Nella riunione si parlò lungamente ed esaurientemente della linea progettata, tenendo anche parola dell'idea da altri avanzata di una comunicazione ferroviaria Biella-Cossato-Novara: emerse come per gli interessi di Milano possa riuscire indifferente sia l'una o l'altra delle due linee progettate, ma emerse altresì come per gli interessi di Biella e dell'alto Biellese il tracciato Biella-Cossato-Gattinara sia assolutamente preferibile.

Gli obbiettivi che la ferrovia Biella-Gattinara si propone di conseguire, sono sei, e cioè: congiungere il Biellese al Sempione; aprire una nuova comunicazione con Milano, l'alta Lombardia e la regione dei laghi; iniziare l'esecuzione di quella sottoalpina che fu il testamento ferroviario di Quintino Sella; dare al Biellese un secondo sbocco ferroviario in onesta concorrenza alla Santhià-Biella; avvicinare al capoluogo ed alla grande rete ferroviaria l'industre e fertile territorio dell'est; abbreviare in pari tempo il percorso per Novara.

1) *Congiungimento col Sempione.* — Con un breve tronco di 30 km., Biella e la parte est del suo territorio, finora del tutto trascurate, vengono congiunte, a Gattinara, alla direttissima Torino-Sempione: i vantaggi ne appariscono così evidenti, da non richiedere ulteriori giustificazioni.

2) *Nuova comunicazione con Milano e la regione dei laghi.* — Il fortunato incremento preso da Milano ed il meraviglioso sviluppo delle sue industrie non sono stati privi di influenza sul Biellese, sia come mercato di approvvigionamento che come sbocco per la produzione: le indagini statistiche, di cui si dirà più oltre, hanno accertato che circa la metà dell'ingente produzione del Biellese si dirige verso la Lombardia ed il Veneto, e che notevolissime sono le importazioni di materie prime da Milano. Inoltre milanese è in gran parte la colonia balneare che affolla le nostre stazioni climatiche ed alpine; nei laghi lombardi fanno sosta i numerosissimi stranieri che si riversano in Italis, ma che, per difetto di comunicazioni, trascurano quasi completamente la nostra interessante regione.

Da Biella si accede ora a Milano per il giro vizioso Santhià-Vercelli-Novara, con un percorso di km. 121, impiegandosi nell'unica comunicazione diretta giornaliera, ore 3, e nelle altre comunicazioni da 4 a 5 ore. Costrutto il tronco Biella-Gattinara, si avranno due nuove vie per Milano: e cioè, per Romagnano-Novara con un percorso totale di km. 110, e così con un vantaggio di km. 11 sull'attuale percorso Santhià-Vercelli, e per Romagnano-Arona.

Rilevantissimo sarà per questa seconda via il risparmio di tempo, perchè, essendo servito l'intero percorso Gattinara-Arona-Milano da treni direttissimi, si potrà compiere normalmente l'intero tragitto Biella-Arona-Milano in due ore e mezzo, circa.

3) *Inizio della Sottoalpina.* — L'intero tronco Arona-Gattinara-Biella corre ai piedi delle prealpi, raccogliendo tutte le vallate e gli sbocchi alpini, come un fiume fa per i torrenti ed i rigagnoli che trova sul suo passaggio. Non è azzardato prevedere che, costruito il tronco Biella-Gattinara, si possano iniziare gli studi dell'altro tronco Biella-Mongrando-Ivrea: di una comunicazione diretta da Ivrea a Torino attraverso il prospero Canavese si è da tempo parlato, e l'idea potrà prendere consistenza concreta, quando Ivrea sarà direttamente congiunta con Arona. Si potrà allora avere una specie di sottoalpina Torino-Ivrea-Biella-Gattinara-Arona: Torino ed il Piemonte avranno un doppio accesso al Sempione per la linea alta ora accennata, o per la linea Chivasso-Santhià-Gattinara.

4) *Concorrenza alla Santhià-Biella.* — Pur astenendoci da qualsiasi apprezzamento, è incontestabile il fatto che la regione biellese, importantissima per sviluppo di industrie e di commerci, per intensità di abitanti, per movimento di forestieri, è unita al restante della nazione a mezzo dell'unico tronco Biella-Santhià; una interruzione del servizio, a qualunque causa dovuto, la isolerebbe completamente. Un secondo sbocco si presenta quindi, più che opportuno, necessario, per la sicurezza e regolarità del traffico e per

quella onesta concorrenza da cui i pubblici servizi traggono tanta parte della loro prosperità.

5) *Collegamento del Biellese.* — Pare appena credibile che, dopo la sfrenata ridda ferroviaria che ha dispensato tronchi e linee perfino dove i bisogni difficilmente erano giustificabili, l'industre, popolosa valle dello Strona che fa capo a Cossato, coi suoi quaranta opifici e con una produzione che si riversa su tutta Italia, il fertile territorio di Masserano, ove sboccano le vallate di Mortigliengo ed ove prospera un'attiva e numerosa popolazione, la popolatissima regione che da Brusnengo, per Roasio, Sostegno, Crevacuore, Gattinara, Serravalle e Trivero, pone il Biellese in immediata comunicazione colle importanti vallate della Sesia e del Sessera, non siano collegati tra di loro, al capoluogo ed alla grande rete ferroviaria. Ammirevoli energie, prosperi territori pieni di avvenire e di risorse giacciono tuttora nel più deplorevole isolamento: la ferrovia, attuando quel movimento che già esiste in potenza, eccitando le latenti energie, porterà questa notevole parte del Biellese al più alto grado di prosperità economica ed industriale.

6) *Riavvicinamento con Novara.* — Col percorso Biella-Gattinara-Romagnano-Novara la distanza tra Biella e Novara è ridotta a km. 60 circa, con vantaggio di km. 11 sull'attuale percorso Santhià-Vercelli. Nè per tendere a Novara — che non può costituire al certo il principale obbiettivo del Biellese — merita considerazione il tracciato, da alcuni proposto, Bielta-Cossato-Roasenda-Carpignano-Novara, di circa km. 48; un risparmio infatti di km. 12 nel percorso Biella-Novara non può in nessun modo, neppure lontanamente, eguagliare gli inestimabili vantaggi del tracciato Biella-Gattinara che allaccia a Biella il territorio di Masserano, la Valsessero e la Valsesia, ricollega direttamente il Biellese al Sempione, attira a Biella l'importante centro di Gattinara coi vicini Comuni, vantaggi tutti che sarebbero irremissibilmente perduti, se la costruenda linea da Cossato dovesse attraversare la deserta e sterile pianura che porta a Novara.

*

A proposito di questo progetto il *Sole*, di Milano, pubblica una lettera dell'ingegnere Leopoldo Candiani, antico patrocinatore del tracciato Biella-Cossato-Roasenda-Carpignano-Sesia-Fara, che riteniamo utile pubblicare contenendo considerazioni e dati interessanti intorno a questo progetto cotanto caldamente patrocinato dalle città e provincie interessate.

...« La fiorente città di Biella ed il suo industre e ricco Circondario sono oggi collegati al restante della Provincia di Novara, al Piemonte ed alla Lombardia colla unica linea ferroviaria Santhià-Biella, inadeguata all'importanza dei traffici, che di svariata natura, oltre che della principale industria delle lane, ivi laboriosamente ed intelligentemente si svolgono; ed a buon diritto, già per l'addietro ed ora specialmente, i biellesi reclamano un collegamento del loro Capoluogo colla nuova linea ferroviaria in costruzione Santhià-Arona, la quale lambe ad Oriente il territorio del loro Circondario e deve con più vicino legame mettere Torino ed il Piemonte in comunicazione col Gottardo ed il Sempione. Riconosciuta, sin da quando l'eminente statista Quintino Sella aveva in mano le redini del governo, la necessità di dare a Biella e suo territorio una diretta comunicazione coll'Oriente, si parlò ripetutamente della *Ferrovia Subalpina,* la quale da Ivrea e Biella si dirigesse verso la non meno industre e popolosa provincia bergamasca, attraversando l'alto milanese, ove è fiorente l'industria cotoniera; ferrovia, la quale, oltre ad aiutare gli scambi fra regioni eminentemente popolate e laboriose, obbediva ad un concetto militare-strategico. E, data appunto l'importanza di questa linea, ben fu detto, che essa stava scritta nel testamento ferroviario di Quintino Sella. Egli è perciò, che il Governo e le Provincie, a poco a poco, nel limite del possibile concorsero alla costruzione della Subalpina; e si incominciò col tronco ferroviario Busto Arsizio-Bergamo e colle strade provinciali Busto Arsizio-Oleggio-Carpignano Sesia-Biella, per queste preparando i ponti sul Ticino ad Oleggio e Sesia a Carpignano addatti anche pel transito di un binario sulla di ferrovia. Ora si presenta la favorevole occasione col tronco ferroviario Biella-Carpignano di costrurre un'altra parte della Subalpina, allacciando Biella colla Santhià-Arona; e quindi appare opportuno e di dovere seguire le idee del Sella. Costrutto anche questo tronco, non rimarrà da compiere che quello intermedio Carpignano-Oleggio-Busto, pel quale speriamo non ci vorrà mancare un'altra prossima favorevole congiuntura; ed avremo, forse in non lontano avvenire, realizzata la Subalpina del Sella: Biella-Bergamo.

Senonchè, ora, a sostituire la Biella-Carpignano-Sesia si progetterebbe il tracciato Biella-Gattinara. Ma io penso e intendo dimostrare, che questo nuovo tracciato, oltrechè spostare a nord la Subalpina, forse ne intralcerebbe l'esecuzione, senza che Biella e Circondario ne abbiano vantaggio; voglio dimostrare ancora, che il reale vantaggio è quello di restare tutti fermi sul vecchio percorso già ideato della Subalpina (Biella-Carpignano-Oleggio-Busto Arsizio-Saronno Seregno-Bergamo), il quale intersecherebbe a Roasenda la Santhià-Biella, a Fara la Novara-Varallo ed a Momo la Novara Orta-Domodossola.

Gettando uno sguardo sulla carta geografica del Piemonte, si ponno segnare i seguenti tracciati:

1) Santhià-Roasenda-Gattinara-Romagnano-Arona (questa linea è in costruzione).

2) Biella-Cossato-Masserano-Gattinara (nuovo tracciato ora proposto).

3) Biella-Cossato-Roasenda-Carpignano Sesia-Fara; col prolungamento successivo a Momo-Oleggio Busto Arsizio, ove si innesta colla già costrutta linea: Busto Arsizio-Saronno-Seregno-Usmate-Ponte San Pietro-Bergamo, formando così la vera e reale diritta *Subalpina*: Biella-Bergamo.

Ora la questione si verte a scegliere fra i due tracciati:

4) Biella-Cossato-Masserano-Gattinara;

5) Biella;Cossato-Roasenda-Carpignano Sesia-Fara.

Io sostengo che il tracciato 5 è quello preferibile, non solo per l'interesse generale, ma anche per quello particolare di Biella e suo Circondario.

Gli egregi sostenitori della Biella-Gattinara dicono di avere sei obbiettivi da conseguire:

a) Congiungere il Biellese col Sempione;

b) Aprire una comunicazione con Milano e l'alta Lombardia e la regione dei Laghi;

c) Iniziare l'esecuzione di quella sotto-alpina, che fu il testamento ferroviario di Quintino Sella;

d) Dare al Biellese un secondo sbocco ferroviario in onesta concorrenza alla Santhià-Biella;

e) Avvicinare al capoluogo (Biella?) ed alla grande rete ferroviaria (Santhià-Biella?) l'industre e fertile territorio dell'Est (di Biella?);

f) Abbreviare in pari tempo il percorso per Novara (da Biella?);

Se questi sono i sei obbiettivi principali da raggiungersi col tracciato Biella-Gattinara, mi sia permesso di sostenere, che dessi sono maggiormente ottenuti colla costruzione del tronco 5, e cioè colla Biella-Cossato-Roasenda-Carpignano Sesia-Fara. Ed infatti:

a) Biella ed il Biellese sono meglio congiunti al Sempione ed al Gottardo nella stazione di Roasenda sulla Santhià-Arona, perchè sita nel centro del Biellese, che non a Gattinara all'estremo del Circondario Nè si può obbiettare il leggero maggiore percorso Cossato-Roasenda-Gattinara in confronto della Cossato-Masserano-Gattinara, dacchè gli stessi treni viaggiatori, che si presenterebbero a Roasenda, sono quelli, che si troverebbero a Gattinara; mentre poi, questo leggero maggiore percorso per le merci, è bene compensato dal minore costo di costruzione e dalle minori distanze virtuali della Cossato-Roasenda-Gattinara;

b) Dall'esame della carta geografica appare chiaramente che il tracciato Biella-Roasenda-Carpignano-Fara ben si può dire, che dà una comunicazione nuova e diritta con Milano per Novara; mentre da Roasenda si va ad Arona ed al Lago Maggiore. Che quando, poi, in avvenire fosse costrutta la

linea Fara-Momo-Oleggio-Busto Arsizio, in allora si avrà per Busto Arsizio e Rho la direttissima per Milano e la comunicazione colle regioni dei laghi di Varese, Lugano, Como, Garda, il Bergamasco, il Bresciano ed il Veneto;

c) E così si avrebbe costituita la reale comunicazione subalpina, perchè non si saprebbe immaginare quale subalpina si vorrebbe creare, andando a Gattinara ed Arona;

d) Colla Biella-Roasenda-Carpignano-Fara-Novara si avrebbe una linea di vera e vantaggiosa concorrenza alla Santhià-Biella, perchè da Novara si irradierà il transito per Mortara-Alessandria-Genova-Mortara-Pavia-Piacenza, restando per la Santhià-Biella il servizio per Torino e l'ovest Piemonte;

e) La Biella-Cossato-Roasenda-Carpignano Sesia avvicina il Circondario ad Est al Capoluogo Biella molto meglio che non la Biella-Cossato-Gattinara; Gattinara del resto essendo anche oggigiorno nella più gran parte attratta a Novara, che non a Biella; mentre da Gattinara si potrà andare a Biella colla leggera diversione su Roasenda, senza discendere sino a Novara;

f) E' evidente, poi, guardando la carta geografica, che la vera linea diretta da Biella per Novara è la Biella-Cossato-Roasenda-Carpignano Sesia-Fara-Novara; e non la tortuosa Biella-Cossato-Gattinara-Romagnano Sesia-Novara.

Dimostrato quindi, a larghi tratti, che i sei obbiettivi degli egregi propugnatori della Biella-Gattinara sono maggiormente ottenuti colla Biella-Roasenda-Carpignano Fara, mi si permetta aggiungere, che sarebbe, invece, desiderabile che i sostenitori della Biella Gattinara, ed in questo ritengo senza grande sforzo, abbandonando il loro caldeggiato tracciato, si unissero ai sostenitori della Biella Roasenda-Carpignano-Fara, perchè, accomunando gli sforzi presso i Comuni e le Provincie ed il Governo, si possa ottenere efficacemente e realmente la esecuzione di questo tronco ferroviario Biella-Fara; col quale si avvebbe così costrutto due terzi della grande Subalpina Biella-Bergamo, che era nell'idea del grande Sella.

Allora così di questa Subalpina resterebbe solo da costruire il tronco intermedio Fara-Oleggio-Busto Arsizio, pel quale l'opera più importante, e cioè il ponte sul Ticino ad Oleggio, è già costrutto anche pel passaggio di un binario di ferrovia; e per questo tronco certamente non mancheranno occasioni prossime favorevoli di esecuzione.

Della grande arteria Biella Bergamo non isfuggirà a nessuno la grande importanza commerciale e strategica; e non dubito ponto, che le città di Milano e Novara non saranno avare del loro valido appoggio, per la totale esecuzione, dacchè non riuscirà a loro di nocumento, anzi, sviluppando i traffici ed i commerci interprovinciali, col facilitarli, si toglie al cuore quell'afflusso ingombrante di sangue, che, lasciato meglio espandersi, faciliterà ai polmoni una respirazione più vigorosa ed una circolazione più sistemata.

Da informazioni avute mi si afferma, che la onorevole Giunta del Comune di Milano non ha preso ancora verun impegno per nessun tracciato; mentre di massima essa appoggia una linea, che metta Biella più in diretta comunicazione, che non come oggi, con Milano, ove tanti interessi biellesi sono concentrati, facilitando così anche l'accesso ai Lombardi, per godere delle bellezze naturali del Biellese. Invece posso scrivere con sicurezza, che lo spettabile Municipio della città di Novara si farà iniziatore, fra breve, di un pubblico Comizio a Novara, al quale interverranno e privati e Comuni ed Enti morali interessati alla nuova linea ferroviaria, e nel quale si caldeggierà la costruzione di questo nuovo tronco ferroviario. Da questo pubblico Comizio emergerà quale tracciato raccoglierà la somma degli interessi generali; ed è a desiderare, che unanimi si raccolgano sotto un solo vessillo, per riuscire a farlo presto sventolare sulla vaporiera, che percorrerà la nuova linea.

Animo adunque; guardiamo l'interesse comune, nella realizzazione del quale si troveranno ampiamente soddisfatti i singoli interessi; ed uniamoci compatti al raggiungimento di un solo ideale. *Quod est in votis!*

I TRAM ELETTRICI DI MARSIGLIA [1]

La Compagnia generale francese dei tram di Marsiglia esercita tutta la rete di tram elettrici della città, salvo la linea Noailles-Saint-Pierre, della lunghezza di 3 hm., esercitata da una Ditta privata mediante locomotive senza focolare, sistema Francq.

La rete dei tram ha una lunghezza totale di circa 100 km., di cui 55 km. esistevano precedentemente e vennero trasformati a trazione elettrica nel 1899-1900. Il resto della linea, di nuovo impianto, in parte è già aperto al pubblico ed in parte è ancora in costruzione. Oltre a queste linee, la Società ha sostituito altre Ditte private in due piccoli rami della lunghezza rispettiva di uno e di 6 km.

La rete si compone di un nucleo centrale a maglie molto fitte nel punto di agglomerazione principale della città e di un certo numero di linee che irradiano da esso in tutte le direzioni. Il sistema di trazione è a *trolley*, sistema Dickinson.

L'energia elettrica viene prodotta in una centrale stabilita a Saint-Giniez; la corrente, alternata a 5500 volt, è poi inviata a varie sottostazioni, nelle quali viene trasformata in corrente continua a 500 volt, per poter alimentare la rete aerea.

Il progetto dell'impianto si deve alla « Società Alsaziana di costruzioni metalliche », la quale ha fornito i canapi ed il materiale meccanico ed elettrico dell'officina centrale e delle sottostazioni.

L'officina centrale è stata costruita sulla riva del fiumicello Huveaune, per avere a portata l'acqua necessaria alla condensazione delle macchine; ma esso non venne poi utilizzato, perchè negli scavi delle fondazioni dell'officina fu trovata una magnifica vena d'acqua sotterranea di forte portata, che fu adoperata a preferenza.

L'edificio per l'officina centrale misura m. 75 $\times$ 60; esso è diviso in due sezioni principali: una per le caldaie, l'altra per i generatori.

La sala di riscaldamento contiene quattro batterie di cinque caldaie ciascuna, con economizzatore Green.

Vi si brucia una miscela di carbone inglese e di lignite del paese, che ha il vantaggio di essere a buon mercato, ma utilizza male le caldaie e richiede frequenti puliture. Con l'esperienza si vedrà se conviene adoperare una tale miscela e quali proporzioni debbono avere i componenti.

La sala delle macchine contiene cinque gruppi da 1000 kw. ciascuno, che possono dare fino a 1250 kw., e tre eccitatrici da 80 kw. Tutto l'edificio è stato studiato in modo da permettere un futuro ingrandimento. Adesso nei giorni feriali, con 82 km. di linee in esercizio (sui 106 previsti), sono sufficienti due gruppi soli, un terzo gruppo viene inserito la domenica durante una parte della giornata. Una sola eccitatrice basta per quattro alternatori.

Ogni gruppo si compone di una macchina orizzontale Compound, sistema Corliss, la quale muove un albero su cui sono montati, uno accanto all'altro, un alternatore ed un volano da 36 tonn.

L'alternatore è ad induttore interno girante, munito di 40 espansioni polari con avvolgimento in serie.

L'indotto fisso è formato da una corona laminata, per evitare le correnti di Foucault, in cui sono inserite delle lastre di rame di m. 0.22 $\times$ 0.23, con 4 mm. di spessore, convenientemente isolate e connesse fra loro in modo da formare i tre circuiti in cui si sviluppa la corrente trifase a 5500 volt di tensione.

La corrente viene inviata prima al quadro di distribuzione, collocato in un posto visibile di qualsiasi punto della sala, e poi alle sottostazioni.

L'accoppiamento degli alternatori, che debbono agire in parallelo, è un'operazione molto delicata e anche pericolosa,

(1) Da una Memoria dell'ing. Denizet, *Annales des Ponts et Chaussées*, 1° fasc., 1902 (Traduzione del *Bullettino degli Ingegneri* di Roma).

data la loro grande potenza. Per tale manovra l'alternatore, da mettere in servizio, viene dapprima mandato dal meccanico alla velocità normale, mentre l'elettricista dal quadro agisce sull'eccitazione e regola la forza elettromotrice in modo da renderla uguale a quella dell'alternatore in servizio. Per cogliere il momento del sincronismo, l'elettricista osserva una corona di lampade collocate nella parte superiore del quadro di distribuzione, e perciò visibili da tutti i punti della sala; la loro accensione ed estinzione si produce in un senso o nell'altro, secondo che il secondo alternatore va troppo veloce o troppo lento; analogamente il meccanico agisce sull'ammissione. Quando si è sul punto di arrivare al sincronismo, l'elettricista tiene d'occhio una lampada inserita su due fasi analoghe dei due alternatori, le cui accensioni ed estinzioni corrispondono all'opposizione o alla concordanza delle fasi. Quando i battimenti sono diventati molto lenti, l'elettricista approfitta di un'estinzione della lampada per manovrare rapidamente la leva di accoppiamento. Alla lampada viene sostituito con vantaggio un voltometro, il cui ago si muove da zero ad un massimo; nel momento in cui esso segna zero si fa l'accoppiamento.

Un accoppiamento mancato può produrre delle gravi conseguenze, perchè dapprima le forze *em* dei due alternatori si sommano sul circuito dei due indotti e vi determinano una corrente eccessiva con effetti pericolosi. In seguito il basso potenziale, risultante da questo corto circuito, provoca l'arresto momentaneo delle sottostazioni. È da notare però che questi accoppiamenti mancati sono divenuti molto rari.

Ottenuto l'accoppiamento, la manovra non è terminata; dovendo far passare parte della carica nel nuovo alternatore. Perciò l'elettricista dà al meccanico il segnale di apertura delle valvole di vapore, poi per mezzo di piccoli motori elettrici, inseriti sui regolatori delle macchine e da lui comandati dal quadro, aumenta l'ammissioue dell'una e diminuisce quella d'altra, osservando sempre i wattometri in modo da ottenere progressivamente l'uguaglianza della carica; egli deve inoltre agire sull'eccitazione, onde mantenere le forze *em* sensibilmente eguali.

Le sottostazioni di tutta la rete di tram elettrici sono in numero di sei, di cui una trovasi nella centrale medesima, lateralmente al locale delle macchine. Esse contengono dei trasformatori statici, che abbassano la tensione della corrente alternata da 5500 a 340 volt, e due o tre commutatrici rotative che trasformano la corrente alternata di tensione ridotta in corrente continua. In due sole sottostazioni le commutatrici sono di 225 kw., nelle altre sono di 400 kw. Le prime hanno un rendimento dell'89.5 0|0, le altre del 92.2 0|0.

La corrente ad alta tensione viene mandata dall'officina centrale alle sottostazioni mediante canapi sotterranei formati da tre gruppi di fili di rame, ciascuno dei quali è avvolto in due strati di iuta; intorno a tutti e tre è passato un altro strato di iuta, poi trovasi un inviluppo di piombo, un piccolo strato di carta impregnata di bitume, un inviluppo di corda, due strati di nastro di acciaio e per ultimo uno strato di corda incatramata.

Questi canapi sono collocati in un letto di sabbia in fondo a delle trincee di m. 0.80 di profondità e sono ricoperti con uno strato di mattoni, per protezione contro eventuali danni dovuti alla zappa dei terrazzieri. In principio questi canapi furono soggetti a numerose rotture dell'isolante, per effetti di risonanza cagionati dalla grande capacità del canapo; tali rotture produssero ogni volta dei corti circuiti che misero fuori servizio parecchi canapi. Fortunatamente la linea è quasi tutta doppia, per cui non si sono avute interruzioni prolungate nel servizio.

La rete aerea è formata da fili di bronzo silicioso di 10 mm. di diametro, sospesi all'altezza di almeno 6 m. dal suolo e sostenuti da pali centrali o da fili trasversali fissati a pali laterali. Ogni rete, comandata da una sottostazione, è tenuta indipendente dalle altre mediante apparecchi isolanti che impediscono gli effetti di corto circuito. Si è cercato pure di alimentare una rete mediante la corrente di un'altra sottostazione, quando qualche avaria si produce nella sottostazione a cui appartiene la rete.

In principio dell'esercizio si temeva che il servizio fosse sospeso nel caso di un danno nell'unica centrale della rete. L'esperienza ha dimostrato che questo timore era infondato. Interruzioni nel servizio ve ne sono state, ma tutte di poca entità e mai maggiori di un'ora, salvo in un solo caso che è stata di due ore. Questa rarità di interruzioni si deve attribuire alla riserva considerevole di potenza.

Attualmente con 225 vetture in servizio, nelle ore di maggior traffico della settimana, il servizio funziona con due soli gruppi che sviluppano 2025 kw, e nelle ore più affollate della domenica con tre gruppi sviluppanti 2520 kw. Quando tutta la rete sarà costruita ed in esercizio, si ritiene che il numero di vetture massimo sarà di 260 nella settimana e di 350 la domenica, il che richiederà 2340 kw. nel primo caso e 3150 nel secondo. Siccome attualmente vi sono cinque gruppi di 1000 kw. ciascuno completamente impiantati, vi è un margine molto largo per far fronte agli imprevisti.

Per evitare tuttavia le piccole interruzioni di servizio che si possono verificare quando per un guasto in gruppo se ne deve mettere in azione un altro, si è pensato di impiantare nelle vicine sottostazioni delle batterie di accumulatori capaci di fornire per un'ora una corrente uguale a quella data dalle commutatrici nelle ore di maggior carico della settimana. Perciò in cinque sottostazioni già sono state impiantate delle batterie di accumulatori Tudor, che possono dare insieme 2520 amp. durante un'ora.

Diamo adesso un cenno del materiale mobile. Le carrozze automotrici sono di due tipi; le une a sedili longitudinali, le altre a sedili trasversali con passaggio intermedio.

Il pubblico ha manifestato la preferenza per quest'ultimo sistema, che permette di guardare nelle strade percorse dal tram. Ogni carrozza contiene 21 posti a sedere e 14 su ciascuna piattaforma; in tutto 49 posti.

Le carrozze portano dei motori forniti dalla Compagnia Thomson-Houston dei tipi GE 800 (25 cav.), GE 1000 (in piccolo numero, 30 cav.) e TH^2 (35 cav.). Gli apparecchi di manovra o controllori sono forniti dalla medesima Casa.

Ogni carrozza porta due freni: quello ordinario a pattino che si appoggia sulle ruote, ed il freno elettrico magnetico, sistema Sperry. Il principio di questo è il seguente: quando la carrozza è in corsa, senza prendere corrente, i motori funzionano da dinamo e mandano la corrente da essi prodotta in un elettromagnete sospeso al disopra degli assi, i quali vengono a strisciare contro dei piatti calettati sugli assi e determinano il rallentamento della carrozza. La fermata completa è ottenuta mediante la manovra del freno a mano.

Una cura speciale è stata prestata alla costruzione dei salvagente, anche perchè in principio dell'esercizio elettrico si ebbero a lamentare parecchie disgrazie. Allora i salvagente avevano la forma dei classici speroni, disposti avanti le ruote, che si dimostrarono addirittura insufficienti; rendendo talvolta l'accidente più grave per avere schiacciato la vittima caduta sotto la vettura. Altra difficoltà era quella di dover tenere sollevato sempre il salvagente dalle rotaie, per evitare gli urti contro di essi, dovuti all'oscillazione della vettura ed ai rialzi della strada.

Il salvagente adottato è quello ordinario a forma di sperone, munito di rotelle nella parte anteriore e lasciato snodato nella parte posteriore. Esso è tenuto sollevato mediante una catena avvolta su un arganetto fissato da un nottolino, il quale è comandato da una leva verticale a portata di mano del conducente. Quando si presenta un corpo nella strada, il conducente spinge la leva, la catena si svolge ed il salvagente si abbatte sulla via senza strisciare, grazie alle rotelle. Dalle esperienze fatte mediante un fantoccio, si è vista l'utilità pratica del sistema, subordinata sempre alla presenza di spirito del conducente, che deve muovere in tempo la leva di comando del salvagente.

L'armamento della strada è fatto mediante rotaie sistema

Phénix da 30 o da 40 kg. a metro corrente. Le rotaie sono collocate semplicemente su sabbia o su ghiaia ben compressa e tenute a distanza da sbarre trasversali in ferro. Nei punti in cui il sottosuolo è cattivo, le rotaie sono collocate su trasversine di quercia.

La tariffa di trasporto è stabilita per qualunque percorso in L. 0.10; mancano però le coincidenze. La domenica sulle linee antiche vi sono i prezzi L. 0.10, 0.15 e 0.20, secondo il percorso. Quando però l'incasso lordo della Società sarà di 7 miliooi l'anno, la tariffa verrà tenuta a L. 0.10 per qualunque giorno della settimana.

FERROVIA DEL GOTTARDO

30° Rapporto della Direzione e del Consiglio d'Amministrazione sull'Esercizio 1901 all'Assemblea generale degli Azionisti, 23 giugno 1902

(Traduzione del *Monitore* — Cont. e fine, V. N. 33).

Il *conto debitori diversi* contiene le posizini seguenti:

1. Crediti verso alcune imprese di trasporti . . . . fr.		152,793.58
Credito sull'Associazione delle Ferrovie Svizzere (nella nostra qualità di Amministrazione in carica per il 1900) . . fr.		36,029.99
Crediti verso l'Associazione Svizzera del materiale . . . . »		21,516.95
Crediti verso diverse Amministrazioni Svizzere per spese di stampa e pubblicità concernente gli abbonamenti generali . . »		18,548.13
Credito verso il Sindacato dei lavori di protezione al Sasso Rosso, presso Airolo, per opere eseguite . . . . »		228,888,65
2. Crediti verso diversi conti della nostra Amministrazione:		
Anticipazioni alle stazioni e alle differenti divisioni fr.	29,105 —	
Arretrati degli uffici merci »	714,305.99	
Saldo dei conti « Officine » e « Gazometro » . . . . »	5,261.30	
Saldo del conto « Approvvigionamenti di oggetti di consumo » . . . . »	41,001.88	
Conti per « doversi » . . »	635,346.49	
	fr.	1,425,020.66
	fr.	1,653,909.31

Relativamente alla rubrica del Passivo, *Debiti correnti* esssa comprende le posizioni seguenti:

1. *Titoli e coupons scaduti* fr. 72,712.75, somma che si scompone come segue:

Fr. 46,212.75	coupons d'azioni ed obbligazioni, scaduti, ma ancora impagati;
» 1,000 —	obbligazioni denunciate del prestito 4 0/0 del 1884;
» 25,550 —	obbligazioni 3 1/2 estratte al sorteggio.
Fr. 72,712.75	

La rubrica dei *Creditori diversi*, comprende le posizioni seguenti:

Fr. 305,863.45	crediti delle imprese di trasporto e dei depositari a Brunnen;
» 66,479.87	crediti delle Casse di previdenza;
» 4,482.23	credito del Fondo par atti eminenti;
» 316,134.05	parte della Compagnia al versamento operato dalla Municipalità di Lucerna per i terreni da fabbricare divenuti disponibili presso la stazione;
» 758.60	debiti in banca.
Fr. 693,718.20.	

Il *fondo rinnovazione*, che aumentava al 1° gennaio 1901 a . . . . fr.		6,883,862.87
si accrebbe nel 1901 del versamento ordinario previsto dall'articolo 17 . . »		1,063,409.24
	Fr.	7,947,272.11
Per contro, è stato prelevato sopra questo fondo:		
1. Per la rinnovazione della superstruttura Fr.	497,473.28	
meno: rimborso del valore delle rotaie avariate fr. 2,701 valore del materiale nuovo superfluo, restituito all'Economato 4,843.59.	7,544.59	
2. Per la rinnovazione del materiale . . . »	167,325.95	
	657,254.64	
Meno il prodotto della vendita del vecchio materiale . . . . . »	182,479.70	474,774.94
Situazione del fondo di rinnovazione al 31 dicembre 1901 . . . . Fr.		7,472,497.17

Il *Conto capitale* ha subito le seguenti modificazioni:

Ai prodotti:		
Per prelevamenti sul prodotto d'esercizio F.		1,370,000.00
Per i prodotti di vedite e riporti		116,211.46
	F.	1,486,211.46
più: il costo dei lavori nuovi incompiuti alla fine del 1900, di cui il conto costruzione non può ancora essere addebitato »		5,016,156.11
Totale dei prodotti Fr.		6,502,367.57
Di questa somma si spesero:		
Rimborso del capitale secondo il piano di ammortizzamento del prestito 3 1/2 0/0 di 125 milioni, VII annualità 1901 . . . . Fr.	370,000.00	
al debito del conto di costruzione, costo dei lavori nuovi finiti nel 1901 . . . »	2,672,092.67	3,042,092.67
	Fr.	3,460,274.90
Dopo deduzione della spesa riferentesi ai lavori nuovi incompiuti alla chiusura dell'esercizio . . . . . Fr. 4,946,095.32 e del saldo passivo del conto capitale dell'esercizio precedente . . . . . Fr.	5,296,500.46	fr. 10,242,595,78
Rimane al 31 dicembre 1901 un saldo passivo di . . . . fr.		6,782,320.88

Conto profitti e perdite:

PRODOTTI.

	1901		1900
1. Saldo attivo al 1° gennaio: . . . fr.	417,282.78	a) fr. b) »	1,894,983.91 412,441.39
2. Eccedenza dei prodotti di eserciz. »	9,085,745.12 264,960.02	» »	9,652,272.91 308,685.49
3. Prodotto di capitali disponibili »	264,960.02	»	308,685.49
4. Interesse di capitali impiegati alla costruzione di nuove linee . . »	788.56	»	14.35
5. Prodotto di imprese accessorie	—		—
6. Somme prelevate sui fondi speciali . . . . »	474,774.94	»	351,041.64
Totale fr.	10,243,551.42	fr.	12,619,439.69

Spese.

1. Interessi in conto corrente e provvigioni	fr. 17,067.03	fr. 15,558.75
2. Servizio dei prestiti consolidati . .	» 4,144,912.50	» 4,151,600.—
3. Perdite sull'esercizio di imprese accessorie	» 1,370,000.—	» 1,662,060.57
4. Ammortizzamenti	» 1,063,409.24	» 1,077,953.68
5. Versamenti nei		
6. Somme messe in riserva per il 1896, 1897 e 1898	—	» 1,894,983.91
7. Alla disposizione degli azionisti . .	» 3,648,162.65	» 3,817,282.78
Totale	fr. 10,243,551.42	f. 12,619,439.69

Diamo qualche schiarimento sommario di qualche rubrica delle tabelle che precedono:

Prodotti.

Ad. 2. Eccedenza dei prodotti d'esercizio. — Comparativamente all'esercizio 1900, l'eccedenza del 1901 è inferiore di fr. 566,527.79, somma che si compone

d'un aumento di prodotti di	fr. 303,266.02
e di un aumento di spese	» » 263,261.77
	fr. 566,527 79

Ad. 3. Prodotto di capitali disponibili. — La diminuzione sopra questa rubrica dipende dalla diminuzione del tasso di interesse e da una diminuzione di valore sugli *utili di corso.*

Ad. 4. Interessi di capitali impiegati alla costruzione di nuove linee. — Non si tratta quest'anno che dei capitali impiegati fino alla fine del 1901 all'esecuzione del secondo binario sulla sezione Immensee-Brunnen.

Spese.

Ad. 6. Ammortizzamenti:

a) Ammortizzamento di capitali. — Conformemente al piano di ammortizzamento del prestito 3 1/2 0/0 noi abbiamo dovuto rimborsare il 30 settembre la somma di 370,000 franchi.

b) Spese da ammortizzare. — Secondo l'ultimo bilancio rimangono ancora da ammortizzare fr. 15,058,221.68, cioè fr. 14,688,221.68 dopo i 370.000 fr. summenzionati.

Se dunque, avuto riguardo ai fatti ed alle circostanze enunciate nei precedenti nostri rapporti, noi consacriamo un nuovo milione all'ammortizzamento, facciamo semplicemente un passo di più nella via che ci tracciano i principî di una sana gestione e questa misura ci fornisce simultaneamente nuove risorse per i molteplici bisogni dell'impresa in materia di costruzione.

Ad. 10. Alla disposizione degli azionisti. — La somma disponibile ammonta a fr. 3,648,162.65.

Le nostre proposte sono le seguenti:

1. I conti annuali dell'esercizio 1901, come pure il bilancio della Compagnia del Gottardo, chiuso al 31 dicembre 1901, sono approvati e vien dato scarico all'Amministrazione (Consiglio d'Amministrazione e Direzione) della sua gestiene durante l'esercizio summenzionato.

2. Sul prodotto netto dell'esercizio 1901

ammontante a	fr. 3,648,162.65
viene distribuito agli azionisti un dividendo del 6.8 0/0 = fr. 34 per azione	» 3,400,000.—
A conto nuovo	fr. 248,162.65

Lucerna, 15 maggio 1902.

A nome della Direzione della ferrovia del Gottardo:

S. Stoffel.

A nome del Consiglio di Amministrazione:

Hammer, *Presidente.*

Dr. Dietler, *Segretario.*

LA POSTA ELETTRICA

Il giorno 10 corr. mese fu aperta in Roma l'esposizione di un progetto di posta elettrica compilato dall'ing. Roberto Piscicelli-Taeggi di Napoli.

Si tratta di sostituire all'attuale servizio postale un altro più rapido e più preciso, servito da una rete propria di fili aerei sui quali corrono con velocità di 400 km. all'ora vagoncini-cassette con motorino in scatola d'alluminio.

La linea, a doppio binario, affidata a pali metallici a traliccio alti m. 15 garantiti dalle scalate dei male intenzionati mediante *anelli fulminanti* e cioè percorsi dalla corrente principale, è costituita da quattro fili d'acciaio, due superiori e due inferiori. Sui due superiori corrono le ruote portanti il vagoncino-cassetta e sui due inferiori le ruotine di guida. La corrente trifase ad altissimo potenziale, 6000 volts, passa per le ruote al motorino, pure trifasico, che mette in moto il vagoncino.

Nelle principali città verrebbero impiantate stazioni di prima classe, dalle quali si diramerebbero le linee per i centri minori.

Il vagoncino giungendo in prossimità della stazione di sua destinazione, a circa 500 m. (distanza che sarà poi determinata dalla pratica), viene messo fuori circuito e rallenta così la propria corsa, non avanzando più che per la forza viva immagazzinata. Uno speciale apparecchio di frenatura lo ferma al punto stabilito e cioè alla stazione. Qui giunto, scende nella colonna vuota per versare il proprio contenuto sul tavolo dell'impiegato e ripartirne tosto caricato della corrispondenza in partenza. La destinazione poi del vagoncino è ottenuta mediante un ingegnosissimo sistema di scambi regolati da elettro-calamite; cosicchè, ad esempio, un vagoncino che parte da Roma diretto a Pisa, quando arriva a quella stazione, è costretto a deviare dalla linea principale per Genova ed entrare in quella secondaria di Pisa, avendo già, come si è detto, moderata la propria velocità.

Mediante un sistema di blocco elettrico vengono impediti gli investimenti a tergo di due vagoncini percorrenti la medesima linea e la distanza di blocco è fissata in m. 5000. Investimenti di fronte sono impossibili essendo la linea a doppio binario.

L'annullamento dei francobolli e la timbratura delle lettere sono pure ottenuti automaticamente con un semplicissimo apparecchio a rulli muniti di tante puntine imbevute di inchiostro speciale, che, in contatto colla tinta del bollo lascia una macchia violetta.

La distribuzione poi delle lettere ai vari rioni della città verrebbe fatta con analogo servizio urbano, di modo che i fattorini non dovrebbero che ricevere le lettere dai vari uffici rionali (stazioni secondarie) e portarle nella buca che ogni casa di abbonati avrebbe nella strada.

Introdotta la lettera nella buca, il fattorino preme il bottone corrispondente al piano del destinatario e la lettera sale: giunta a destino si apre una ribalta che ve la porge e suona un campanello che vi avvisa dell'arrivo della corrispondenza. In una parola la lettera non rimane ferma un solo momento dalla sua impostazione al suo ritiro, fatto questo che oggi siamo ben lungi dall'ottenere.

Il complesso del sistema è assai semplice ed ingegnoso, ed appunto perchè semplice pare dovrebbe dare nella pratica ottimi risultati; nè si opporrebbe la questione economica se si considera che, tutto sommato, l'impianto di un tale servizio verrebbe a costare circa L. 3200 per chilometro di linea, nè la questione della produzione dell'energia, giacchè, a quanto asserisce l'ing. Piscicelli, per l'intera rete italiana sarebbero sufficienti 6000 cavalli.

S. E. il Ministro delle Poste e Telegrafi, onorevole Galimberti, che visitò l'Esposizione accompagnato dal Sottosegretario, onorevole Squitti, e dai commendatori Gamond

e Cardarelli, si interessò assai alla spiegazione datagli dall'inventore del progetto, riconoscendo tosto tutti i grandi vantaggi che la pratica attuazione di esso apporterebbe al commercio in generale e che, forse, permetterebbe anche di abbassare un tantino la tassa di affrancatura, che oggi è tanto elevata da noi anche in confronto coll'estero.

Dopo essersi vivamente congratulato coll'ing. Piscicelli, il Ministro promise di tenere in seria considerazione la cosa e di affidarne lo studio ad una Commissione tecnica che nominerebbe tosto.

Intanto si è già costituito un sindacato per l'impianto ed esploatazione del nuovo servizio e la rappresentanza venne affidata alla importante Ditta Rossi-Albertone e Girardi di Roma, il cui nome e la cui attività dà affidamento che la cosa si metta su di una strada seria.

È da augurarsi che un'idea tutta italiana, la quale, come si comprende facilmente, sarebbe per arrecare sì notevole miglioria nei servizi postali, ora tanto deficienti, venga studiata positivamente e con quella sollecitudine, da parte del Governo, che si deve pretendere in simili casi, e che l'onore ed il vantaggio del primo impianto resti a noi e non invece, come suole accadere in Italia, tocchi, per la nostra lentezza burocratrica, alla industrialissima e sempre vigile Inghilterra, che già sta annusando l'importanza dell'affare, e di cui i capitali non conoscono difficoltà nè soste, semprechè si tratti di idee pratiche che, come questa, interessino in sommo grado il commercio e le industrie.

Roma, 11 settembre 1902. F.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Trazione elettrica ad accumulatori sulla ferrovia Torino-Chieri.

Da mercoledì scorso, 10 corr., si stanno eseguendo sulla ferrovia Torino-Trofarello-Chieri esperimenti d'esercizio colle vetture automotrici ad accumulatori elettrici, di proprietà della Società del Mediterraneo, che da alcuni anni hanno fatto servizio con buon esito sulla ferrovia Milano-Monza. Gli esperimenti sono fatti coll'intervento dei competenti Servizi della Società del Mediterraneo e dei rappresentanti della Fabbrica degli accumulatori, ed hanno lo scopo di riconoscere la possibilità e la convenienza di introdurre normalmente nell'esercizio della Torino-Chieri le dette vetture.

Confidiamo che gli esperimenti continuino a dare risultati soddisfacenti, affinchè divenga presto un fatto compiuto il progettato esercizio elettrico, che migliorerebbe certo notevolmente il servizio fra questa città e l'industre Chieri, che sono fra loro legate da così numerosi ed importanti interessi.

><

Linee d'accesso al Sempione.

In seguito a domanda del senatore Casana al Ministero dei Lavori Pubblici, la Mediterranea presentò il progetto della stazione di Feriolo, sulla linea Arona-Domodossola.

Circa la costruzione del ponte sul Toce, conferirono il funzionario del Governo e l'Ingegnere direttore dei lavori, accordandosi sui particolari.

><

I treni di lusso internazionali.

Il comm. Oliva, direttore generale della Mediterranea, ha avuto negli scorsi giorni a Roma delle conferenze con l'on. ministro Balenzano, su talune questioni ferroviarie, segnatamente sulla discussa soppressione di alcuni treni di lusso internazionali. Crediamo che la pendenza avrà una soddisfacente soluzione. Essa però è subordinata all'esito delle trattative che sono in corso con la Compagnia dei Wagons-Lits.

><

Unificazione delle disposizioni concernenti l'esercizio economico.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici per approvazione, una proposta per l'unificazione delle disposizioni relative all'esercizio economico delle linee a traffico limitato appartenenti alla Rete Adriatica, per quanto riguarda le norme per la circolazione dei treni e la limitazione delle tariffe ai trasporti dei viaggiatori e dei bagagli, comprese le biciclette ed i cani.

Giusta la detta proposta, su tutte le linee ad esercizio economico appartenenti alla Rete Adriatica sarebbero applicabili le norme per la circolazione dei treni, quali risultano da apposito allegato.

Per i trasporti dei viaggiatori e dei bagagli, delle biciclette e dei carri sono applicabili le condizioni quali risultano da altro allegato, e le singole tariffe per ciascuna linea annesse all'allegato stesso.

Per il trasporto delle cose, dei veicoli e del bestiame a grande velocità, a piccola velocità accelerata ed a piccola velocità, si applicano le tariffe e condizioni vigenti sulla rete principale. Secondo i bisogni e le necessità del traffico di ciascuna linea ad esercizio economico, l'Amministrazione esercente si è riservata di proporre all'approvazione governativa apposite tariffe locali.

><

Servizio economico sulla Treviso-Motta.

Siamo informati che i vari Ministeri interessati hanno tutti aderito all'attuazione di un servizio economico limitato ai viaggiatori, bagagli, cani e biciclette sulla linea Treviso-Motta. A questo proposito sappiamo inoltre che il Ministero del Tesoro ha approvato la riduzione della imposta erariale al minimo, cioè al 2 0[0. Ci consta infine che il Ministero dei Lavori Pubblici ha interessato la Società esercente la Rete Adriatica a sollecitare la presentazione di concrete proposte per l'attuazione di un tale servizio.

><

Pel riscatto del tunnel del Sempione.

Si ha da Roma:

Nella prossima settimana partiranno per Milano i delegati del Ministero delle Finanze, del Ministero dei Lavori Pubblici e del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate per prendere parte, assieme ai rappresentanti dei Comuni e delle Provincie interessate, al convegno indetto per definire le norme e le condizioni mediante le quali si possa consentire il riscatto del tunnel del Sempione da parte del Governo svizzero, riscatto che dovrebbe avvenire nel 1904.

A questo proposito la Società del Giura-Sempione sarebbe disposta a confermare i preliminari della sua offerta, che, cioè, se il Governo italiano non ha speciali motivi per opporsi al riscatto, essa rinunzierebbe alle rate di contributo che l'Italia si è obbligata a pagare pel valico del Sempione.

><

Proposte della Società nazionale per il movimento dei forestieri.

Fra i provvedimenti proposti dalla Associazione nazionale italiana per il movimento dei forestieri, vi sono quelli che il Governo riduca da L. 14 a L. 1 la tassa proporzionale di ancoraggio per ogni passeggero sbarcato od imbarcato nei porti del Regno, imposta dalla vigente legge sui provvedimenti a favore della marina mercantile; ed esenti dalla visita doganale quei bagagli i quali sbarcati dai piroscafi provenienti dall'estero, fossero immediatamente ricaricati su vagoni da piombarsi sotto la sorveglianza della dogana per essere rispediti a destinazione.

Ora sappiamo che sulla prima domanda sono in corso trattative col Ministero della Marina; e quanto alla seconda, trattasi di concessione già ammessa dalla legge doganale, la quale contempla la spedizione delle merci in genere, e quindi anche dei bagagli, in esenzione di visita dal confine sia di terra, sia di mare alle dogane interne, osservate, ben s'intende, le prescritte formalità.

><

Ferrovie della Sicilia.

(*Biglietti speciali Malta-Roma*).

Sono stati istituiti dalla Direzione generale delle Strade Ferrate della Sicilia, biglietti speciali a foglietto di solo andata e di andata e ritorno Malta-Roma in servizio cumulativo con la Società di Navigazione *Adria* e con la Rete Mediterranea, ai seguenti prezzi: corsa semplice: 1ª classe L. 141.50; 2ª classe L. 96.75. Andata e ritorno: 1ª classe L. 188.65; 2ª classe L. 128.65. I biglietti di corsa semplice hanno la validità di giorni 20 e quelli di andata e ritorno di giorni 60. I primi dànno dirito a quattro fermate, ed i secondi ad altrettante per ambo le corse di andata e ritorno.

><

Sopratassa per la sosta dei vagoni completi di uva.

Nell'intento di rendere al più presto disponibili i vagoni carichi di uva in arrivo alle stazioni destinatarie, nell'interesse stesso del commercio, si è, coll'approvazione del Governo, stabilito che dall'inizio della vendemmia fino a tutto il 31 ottobre p. v., la tassa di sosta per le spedizioni di uva a vagone completo sia di centesimi dieci per ogni quintale di uva, con un minimo di lire 6 per vagone per le prime 24 ore, oltre al termine di tempo prescritto per lo scarico, e di centesimi venti per quintale, col minimo di lire 12 per vagone e per ogni 24 ore susseguenti.

><

Per la riforma del R. Ispettorato delle ferrovie.

Siamo informati che il R. Ispettore Superiore delle Strade Ferrate comm. Vincenzo Longhi, presidente della Commissione per le modificazioni del R. Ispettorato delle ferrovie, nel ringraziare i RR. Ispettori-capi dei Circoli ferroviari ed i RR. Ispettori-capi degli uffici di riscontro prodotti e spese, per le pregevoli risposte al questionario della Commissione, ha informato i predetti Capi di ufficio che la Commissione stessa ha determinato di recarsi quanto prima presso i diversi uffici del R. Ispettorato allo scopo di estendere maggiormente le sue indagini e di procurarsi particolareggiate notizie sui servizi agli uffici stessi affidati.

><

I viaggi delle famiglie degli impiegati.

Essendo necessario che da tutte le Amministrazioni dello Stato si segua, per quanto è possibile, un criterio uniforme di interpretazione dell'art. 2 (comma *c*) delle norme, condizioni e modalità che regolano la condizione speciale C, relativa ai viaggi delle persone di famiglia *conviventi abitualmente cogli impiegati ed a loro carico,* il R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate ha ritenuto opportuno di fare speciale richiamo, con apposita circolare a tutte le Amministrazioni centrali, alla riunione tenuta il 4 maggio 1900, presso l'Ispettorato medesimo per esaminare le osservazioni e proposte fatte da alcuni Ministeri sul nuovo testo unico delle norme relative ai viaggi degli impiegati dello Stato, alla quale riunione hanno partecipato, col mezzo di apposito delegato, tutte le Amministrazioni centrali predette.

In quella riunione, dopo discusso ampiamente l'argomento, si convenne di ammettere, agli effetti della concessione speciale C, che il mantenimento non possa essere rigorosamente completo quando si tratta di genitori, di fratelli minorenni o di sorelle nubili, ben inteso conviventi in modo permanente coll'impiegato, per non escludere quei casi di redditi proprii dei detti parenti, in misura così limitata da essere insufficienti al loro mantenimento e da richiedere forzatamente il concorso pecuniario dell'impiegato.

Ora, essendo evidente che non è possibile sottoporre questa materia a norme assolute, d'accordo fra Ispettorato governativo e Società ferroviarie, si convenne di lasciare, nei casi suindicati, a ciascuna Amministrazione di giudicare sull'ammissione o meno alla concessione, seguendo il criterio ben delineato nella suddetta conferenza, essendo le Amministrazioni stesse in grado di conoscere le particolarità di ogni singola famiglia del dipendente personale, e quindi di decidere con piena conoscenza, assumendo la responsabilità dei loro atti nei rispetti della osservanza delle disposizioni che regolano la concessione.

><

Derivazione d'acque pubbliche.

Gli ingegneri Giuseppe Celada e Gustavo Credazzi, di Voghera, hanno presentato il progetto e la domanda per ottenere la concessione di derivare mc. 70 d'acqua dal fiume Po in sponda sinistra, a valle del ponte di Valenza, a scopo industriale e di navigazione.

La presa si farebbe con una diga-cisterna Poirée, lunga m. 498.50, e lungo il canale si formerebbe un salto di m. 13.20 in territorio di Gambarana, capace di produrre la forza motrice di 13,230 cavalli-vapore nominali, da utilizzarsi per la creazione di energia elettrica. La restituzione delle acque del fiume Po è progettata in Comune di Pieve del Cairo, alla foce del canale Riudino.

Lo sviluppo del canale di derivazione sarebbe di circa m. 15,600, con la pendenza costante di m. 0.13 per chilometro.

Per renderlo poi navigabile si stabilirebbero quattro conche del tipo in uso lungo i navigli lombardi.

A monte della diga, sulla sponda sinistra, si staccherebbe il canale derivatore che metterebbe capo all'edificio regolatore d'afflusso. Esso consterebbe di 12 luci rettangolari, regolate con paratoie; la manovra di queste si otterrebbe a mezzo di un albero a vite scorrente in senso verticale ed in una madrevite contenuta nel nucleo di una ruota dentata conica, mossa da una vite perpetua. A valle del regolatore d'afflusso incomincerebbe tosto il raccordo della lunghezza di m. 90, mediante il quale passerebbe da una sezione larga m. 42 alla sezione normale del canale. Le banchine sarebbero fissate per tutta la lunghezza del canale all'altezza di m. 0.50 sopra il pelo d'acqua normale.

Con questo franco si potrà condurre nel canale un volume d'acqua maggiore del normale, allo scopo di avere costante la forza durante le piene ordinarie, durante le quali, per causa di rigurgito del canale di scarico, l'altezza del salto verrebbe a diminuire. Le banchine avranno una larghezza di m. 4 in riporto e di m. 3 in trincea; le scarpate esterne del canale, tanto in argine che in trincea, avranno l'inclinazione dell'1 1[2 di base per 1 di altezza e gli argini saranno ingrossati esternamente con banchine larghe un metro e poste a 5 metri d'altezza verticale dal piano della banchina del canale.

Il canale, nel suo percorso di km. 15.528, incontra molte strade fra provinciali, comunali e vicinali, per la continuità delle quali o si provvederà con ponti o con deviazioni. I ponti da costruirsi sarebbero 22.

Al km. 13 del canale s'impianterebbe la generatrice; al km. 12.920 il canale si allargherebbe gradatamente fino a formare un vasto bacino, in fregio al quale, alla sponda destra, si avrebbe il fabbricato della generatrice.

La forza di 12320 cavalli-vapore sarà ripartita su 4 turbine della potenza effettiva di 2300 cav.-vapore; una quinta turbina, della medesima entità, servirà di riserva. Le turbine saranno ad asse orizzontale, del tipo americano, completamente miste, a due ruote equilibrate, e faranno 150 giri al secondo. Ogni turbina sarà posta in camera separata; in tal modo ogni motore sarà reso indipendente dagli altri.

La spesa per la costruzione di siffatta importante opera, compreso il macchinario, si fa ascendere a L. 4,250,000.

— La Società Industriale elettro-chimica di Pont Saint-Martin ha presentato il progetto e la domanda intesa ad ottenere la concessione di prolungare sino a Settimo Vittone il canale di derivazione dalla Dora Baltea, per forza motrice a scopo industriale. Il nuovo canale avrebbe la portata di mc. 31 al minuto secondo e il suo distacco da qoello di Pont Saint-Martin avrebbe luogo al principio della curva che fa questo canale a m. 200 circa prima dello scarico nella Dora. A 200 metri circa dopo il distacco si attraverserebbe la ferrovia Ivrea-Aosta, indi, poco prima dell'ettometro 4, si incontra il canaletto denominato Bealera del Lys. Questo canaletto, derivato dal torrente Lys a sponda sinistra, presso l'abitato di Pont Saint-Martin, attraversa i territori di Pont Saint-Martin e di Carema, con un percorso di circa tre chilometri e viene a scaricarsi nella Dora presso la borgata Tagliana. Le acque di questo canale servono per forza motrice e per irrigazione.

Dal punto in cui il canale progettato incontrerebbe quello del Lys sino alla sua restituzione nella Dora, nessun uso si farebbe più delle acque di questo canale, nè per forza motrice, nè per irrigazione, epperciò l'introduzione delle acque del canale del Lys nel nuovo canale nel punto del loro incontro, non recherebbe pregiudizio a nessuno.

Dall'ettometro 4 all'ettometro 8 il canale si svilupperebbe di fianco alla strada provinciale Ivrea-Aosta. Nel tratto compreso fra gli ettometri 8 e 12 del canale il fiume Dora lambisce il piede della montagna, ivi quasi a picco. Non essendo conveniente per la stabilità dell'opera occupare la strettissima zona di terreno che ancora resterebbe libera fra i muri di sostegno della strada provinciale e la corrente del fiume, il canale passerebbe in galleria di fianco e a poca distanza dalla strada stessa, dopo averla attraversata al km. 0.844.

Uscito da questa galleria al km. 1.150, il canale si svilupperebbe sul cono di deiezione del torrente Chiusuma ed attraverserebbe l'alveo vivo di questo torrente con un ponte-canale a due luci identiche a quelle con cui il torrente ste so attraversa la strada provinciale. Fra i km. 2.420 e 2.994 si costruirebbe un acquedotto ad archi di altezza variabile fra i m. 9 e i m. 14.50. Al km. 4.834 il canale risvolterebbe normalmente alla strada provinciale, la sottopasserebbe con ponte a travicelli in ferro e voltine, e proseguendo poscia in direzione perpendicolare all'andamento del fiume, verrebbe a terminare sulla sua sponda sinistra. Ivi, a distanza di circa m. 30 a valle del ponte di Tavagnasco, si situerebbe l'edificio dei motori, il cui scarico si farebbe perciò direttamente nella Dora.

La forza motrice teorica media sarebbe di 7182.66, pari a 5377 cavalli-vapore effettivi.

La spesa per la costruzione di tutte le opere per il prolungamento del canale progettato è stata calcolata in L. 2,150,000.

><

Il Consiglio di Stato e le cooperative negli appalti.

Con sua Relazione del 6 agosto u. s., il Ministero dei Lavori Pubblici ha proposto al Consiglio di Stato il seguente quesito: « Se le Società cooperative che si presentano ad una licitazione privata, ai termini dell'art. 4 della legge 11 giugno 1889, n. 6216, siano tenute a prestare la cauzione provvisoria, giusta l'art. 5 del Capitolato generale per gli appalti di opere dipendenti dal Ministero stesso ». Ed il Consiglio di Stato, Sezione 2ª, ha emesso il parere seguente: « Secondo lo spirito della legge 11 luglio 1889, le Società cooperative di produzione e lavoro, che concorrono ad una licitazione privata, non sono tenute all'obbligo del versamento della cauzione provvisoria ».

Il parere del Consiglio di Stato è basato sulle considerazioni che seguono:

a) Che per il disposto del regolamento di contabilità generale, due specie di cauzioni si debbono prestare tanto nel caso di pubblici incanti, quanto in quella di licitazione privata, cioè una cauzione provvisoria, la quale è restituita al deliberatario quando viene stipulato il contratto d'appalto, e agli altri concorrenti appena terminata la gara; e una cauzione definitiva, che è restituita allorchè si approvano gli atti di collaudo. La prima si esige a garanzia della serietà della gara; la seconda a garanzia dell'adempimento degli obblighi assunti dall'aggiudicatario;

b) che la legge 11 giugno 1889 (art. 4), mentre dichiara che la cauzione definitiva non si deposita dalla Società aggiudicataria al momento della stipulazione del contratto, come è prescritto a tutti gli appaltatori, ma si costituisce successivamente mediante ritenuta del 10 0[0 su ogni rata di acconto, tace assolutamente per quanto riguarda la cauzione provvisoria, onde è sorto il dubbio se per essa si debba applicare il diritto comune, oppure sia da ritenere che le Società cooperative rimangano esonerate dall'obbligo di tale cauzione;

c) che nell'assoluto silenzio della legge e del regolamento per la sua esecuzione, conviene ricorrere allo spirito della legge medesima;

d) che lo spirito della legge è di favorire le Società cooperative di produzione e lavoro, rendendo loro accessibili gli appalti nei quali prevale la mano d'opera;

e) che siccome tali Società, se possono essere ricche di braccia, difettano di capitale circolante, la legge mira a supplire a codesto difetto con disposizioni speciali, come quella importantissima concernente la cauzione definitiva;

f) che l'esonero dall'obbligo, assai meno importante, di prestare la cauzione provvisoria deve ritenersi implicito in una legge di favore quale quella del 1889;

g) che a venire a questa conclusione, conforta anche la considerazione che nel caso delle licitazioni, delle quali si tratta, viene meno la ragione per la quale la legge comune impone l'obbligo anzidetto, perocchè la serietà della gara deve ritenersi sufficientemente tutelata dal fatto che non sono chiamate a prender parte alla licitazione privata che quelle Società cooperative, le quali siano legalmente costituite e inscritte nel registro della Prefettura, che è permanente e non si compila volta per volta.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica:

Applicazione dell'apparecchio di riscaldamento Haag a 32 locomotive, 12 carrozze e 10 bagagliai, per lire 28,000.

Applicazione dell'apparecchio indicatore-registratore di velocità, tipo Hausshäller, a 3 locomotive, per L. 2400.

Sostituzione nella stazione di Verona P. V. di una stadera a ponte a rotaie continue, della portata di 30 tonnellate, di due stadere accoppiate, pure a rotaie continue, della portata di 20 tonnellate ed a tavolato di m. 4.30, per L. 7170.

Applicazione del freno Westinghouse, in sostituzione di quello Hardy, a 51 locomotive, 18 carrozze e 10 bagagliai, e del segnale d'allarme sistema Westinghouse a 18 carrozze, per L. 225,000.

Rete Mediterranea:

Impianto di un deposito locomotive e di fabbricati accessori nella stazione di Paola, per L. 570,500, delle quali L. 450,000 per i lavori da appaltarsi.

Consolidamento del tratto di ferrovia in corrispondenza alla spalla Ormea del ponte sul rio S. Giuseppe al chilometro 32.937 della linea Ceva-Ormea, L. 8180.

Sistemazione del vestibolo arrivi della stazione centrale di Napoli, per L. 19,200.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Aggiunta e sistemazione di binari di ricovero e di manovra nella stazione di Novi San Bovo, L. 211,500.

Ricostruzione del piano caricatore nella stazione di Crescentino sulla linea Chivasso-Casale, L. 360.

Costruzione di un pozzo d'acqua viva secondo il sistema Calandra, nella stazione di Felizzano, L. 235.

Sistemazione e consolidamento della trincea Serrasin, fra le stazioni di Châtillon e di Chambave, L. 20,400.

Maggiori lavori per il rialzamento del muro di difesa e consolidamento della falda a mare all'estremo ovest della stazione di Pieve di Sori, L. 12,000.

Impianto di un nuovo binario per carico e scarico diretto in stazione di Milano Porta Sempione, L. 32,400.

Otturamento dell'attuale pozzo d'acqua viva al casello 8 e lavori accessori sulla linea Torino Genova, lire 475.

Sistemazione e consolidamento del ponticello obliquo a travata metallica sul fosso Acquaviva al km. 241.974, fra le stazioni di Vignale e di Campiglia, sulla linea Roma-Pisa, L. 1700.

Riduzione della galleria Lavagnola a due gallerie distaccate con interposto tratto di m. 20 a cielo scoperto, sulla linea Savona-Acqui-Bra, L. 14,000.

Ripristino del rilevato stradale al km. 46.172-46.222, corroso dalle acque del rio Traversa, sulla linea Torino-Genova, L. 19,750.

Consolidamento del piedritto sinistro della galleria Mezzavia, sulla linea Cuneo-Ventimiglia, L. 850.

Rete Adriatica:

Lavori per sostituire con cancelli in ferro ad un battente, della luce di m. 2,50, le attuali catene di chiusura del passaggio a livello al km. 44.453 della linea Belluno-Feltre-Treviso, L. 360.

Applicazione di suonerie elettriche di controllo al segnale a disco girevole verso Ancona, della stazione di Gambettola, sulla linea Bologna-Ancona, L. 600.

Prolungamento dei marciapiedi della stazione di Tavernelle, sulla linea Milano-Venezia, L. 500.

Primo gruppo dei lavori d'ampliamento e di sistemazione della stazione di Reggio-Emilia, L. 71,800.

Costruzione di scogliera a difesa della ferrovia contro le corrosioni del Tevere al km. 99.499 da Roma, della linea Attigliano-Viterbo, L. 5800.

Impianto di due comunicazioni telefoniche fra il fabbricato viaggiatori ed i posti di manovra dei segnali a disco della stazione di Castellammare Adriatico, L. 1000.

Sistemazione degli appoggi scorrevoli della travata metallica in opera al ponte sul fiume Mincio, al chilometro 93.281 della linea Mantova-Legnago, L. 400.

Rete Sicula:

Parziale ripristino delle opere di difesa sul torrente Pall, danneggiate dalle piene, al km. 85.776 della linea Messina-Patti-Cerda, L. 10,300.

><

Sentenze di Cassazione, di Corte d'Appello, ecc.

Ripertiamo la seguente sentenza della Corte d'Appello di Trani in materia di regolamenti edilizi:

« Le norme e limitazioni che con i regolamenti edilizi può il Comune imporre ai cittadini, sono circoscritte al modo d'esercizio del diritto di proprietà privata, ed in tal caso i provvedimenti emessi dal sindaco possono essere, in via di ricorso, esaminati, anche in merito, dalla superiore Autorità amministrativa; ma con detti regolamenti non può il privato essere obbligato a cedere la sua proprietà, che è regolata dalla legge comune, tutelatrice dei privati diritti, da far valere a mezzo del magistrato ordinario.

« È quindi competente l'Autorità giudiziaria ad esaminare se una ordinanza del sindaco con cui si fa obbligo ad un privato di sospendere la costruzione di un edificio, perchè eseguito contro le norme di un piano regolatore, sia illegale ed inefficace, in quanto leda il diritto di proprietà privata.

« Scaduto il termine assegnato per l'applicazione di un piano regolatore edilizio o di risanamento, senza che le opere in esso previste siano state dal Comune eseguite, e senza che esso termine sia stato a suo tempo prorogato, è illegale l'ordinanza del Sindaco che imponga la sospensione della costruzione di un edificio nel luogo ove, secondo il piano già decaduto, doveva aprirsi una strada.

« Per ottenere siffatto scopo deve il Comune seguire la procedura richiesta dalla legge sulle espropriazioni per pubblica utilità, nè vale a dispensarnelo il fatto che l'autorizzazione a fabbricare sia stata concessa al privato sotto la condizione che rispettasse il piano regolatore, che ormai non aveva alcun valore ».

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, d'accordo cogli altri Ministri interessati, ha dato la sua approvazione alle seguenti proposte delle Amministrazioni ferroviarie, relative a concessioni speciali di tariffa:

1) Proposta della Mediterranea, per la quale la concessione accordata al Cotonificio Ligure-Toscano per trasporti di tessuti di cotone da Genova e da località oltre Genova verso Sampierdarena, in transito a Genova, destinati a Pontedera e viceversa, è rinnovata per un altro anno. La concessione è estesa anche ai trasporti di filati di cotone per e dalle località suaccennate, limitandosi però l'abbuono per questi ultimi trasporti al 10 0[0, con aumento del quantitativo minimo d'impegno a 1000 tonnellate;

2) Proposta dell'Adriatica di rinnovare per un altro anno ed alle medesime condizioni (colla sola modificazione che i trasporti verranno effettuati da Donawitz anzichè da Trofaiach) della concessione accordata alla Ferriera del Caleotto di Castello pel trasporto di ferro in masselli a Lecco, via Peri;

3) Proposta della Mediterranea di rinnovare per un altro anno, ed alle stesse condizioni, la concessione accordata alla Ditta Giacomo Benini per trasporto di cereali a vagone completo, dagli scali marittimi di Genova alla stazione di Bergamo;

4) Proposta dell'Adriatica avente lo scopo di rinnovare per un altro anno, ed alle stesse condizioni ora vigenti, a partire dal 1° ottobre p. v., la concessione accordata alla Società Italo-Americana per i trasporti di petrolio da Venezia alla Toscana, Romagna, ecc.;

5) Proposta della Mediterranea per concessione alla Ditta Francesco Fedeli di effettuare i suoi trasporti di carbon fossile da Anzio a Roma al prezzo di L. 2.90 e di L. 3.30 la tonnellata, compreso il diritto fisso per i trasporti rispettivamente per Roma-Termini e per Roma-Trastevere, coll'impegno di un traffico minimo di 4000 tonnellate;

6) Proposta dell'Adriatica per concessione alla Ditta Fratelli Pesenti fu Antonio, di Alzano Maggiore, di trasportare almeno 3000 quintali di calce e cemento da Bergamo e da Paratico a Torreberretti, al prezzo speciale di L. 0.03605 per tonnellata-chilometro, oltre al diritto fisso normale. La concessione è valida pel periodo dal 1° agosto al 31 dicembre 1902;

7) Proposta della Mediterranea di prorogare a tutto dicembre del corrente anno della concessione accordata alla Ditta Ing. Vigliezzi per trasporti di giobertite, coll'obbligo di aumentare il quantitativo minimo di impegno a 750 tonnellate;

8) Proposta dell'Adriatica per concessione alla Ditta Giovanni Brunelli, di Treviso, di effettuare i suoi trasporti di paglia comune in balle da Ferrara, Adria e Loreo, in destinazione di Spresiano alle seguenti condizioni: *a*) applicazione del prezzo di L. 0,0412 a tonnellata-chilometro, oltre il diritto fisso di L. 0,206 la tonnellata, carico e scarico a cura della Ditta; *b*) quantitativo minimo d'impegno tonn. 1000, da trasportarsi nel periodo dal 1° luglio 1902 a tutto febbraio 1903; *c*) il peso minimo per vagone da 8 tonnellate sarà di 5000 kg., fissato dalla tariffa speciale 108 F, e proporzionale pei vagoni da 10 e da 12 tonn. Pei vagoni da 18 tonnellate il carico sarà di 9000 kg.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Ponte Galera-Fiumicino. — La notizia pubblicata nel precedente numero, riferita prima da altri giornali, circa l'esercizio di questa linea, dobbiamo rettificarla nel senso che non fu la Mediterranea che nel settembre 1900 abbia rifiutato di continuare l'esercizio della linea di Fiumicino: fu il Governo che, avendo avuto una lite colla Concessionaria di detta linea ed essendo stato condannato a restituire la linea alla Concessionaria medesima, ne chiese alla Mediterranea la restituzione per poterla consegnare alla Concessionaria.

Difatti la Mediterranea restituì la linea al Governo, che poco dopo (ignorasi se in base ad accordi colla Concessionaria) tornò a dare la linea in esercizio alla Mediterranea.

Direttissima Roma-Napoli. — L'11 corrente, in Napoli, con l'intervento di Senatori, Deputati, notabilità commerciali e industriali, ebbe luogo una riunione per discutere circa la mancata attuazione della direttissima Roma-Napoli.

Presiedeva il sindaco, senatore Luigi Miraglia. Dopo una breve discussione, cui presero parte gli onorevoli Spirito Beniamino, De Bernardis, Cantarano, Arlotta e Girardi, rammentando tutti le solenni promesse alle quali poi non è stato dato alcun seguito, fatte dal Governo alla Camera nel dicembre ultimo, circa la direttissima Roma-Napoli, è stato stabilito che il Sindaco, come rappresentante della città, debba rendersi interprete dei sentimenti degli intervenuti alla riunione per ricordare al presidente del Consiglio quanto si riferisce alla grave questione. I Senatori e i Deputati intervenuti, da parte loro, non mancheranno di vedere il Ministro dei Lavori Pubblici per esporgli i voti della cittadinanza e delle provincie meridionali.

Ferrovia Udine-Cividale-confine. — Il Governo austriaco, nell'intento di sviluppare le comunicazioni fra il porto di Trieste, sta costruendo quattro nuove linee ferroviarie. Una di queste linee si staccherà da Assling, stazione dell'attuale ferrovia Tarvis-Lubiana. Questa linea offre modo all'Italia di accorciare anch'essa le distanze dal centro della monarchia austro-ungarica a Udine e Venezia. È sorto quindi il progetto che la linea Udine-Cividale, esercitata dalla Società veneta, sia fatta proseguire da Cividale al confine e di cercare di ottenere dall'Austria che un breve tronco congiunga questa linea alla nuova arteria Assling-Gorizia, accorciando così di 27 chilometri la distanza da Venezia, in confronto dell'attuale ferrovia Vienna-Pontebba Udine-Portogruaro-Venezia, ma l'Austria finora si oppone alla costruzione di quel breve tronco nel suo territorio.

Ferrovia Cancello-Benevento. — Nel settembre dell'anno scorso venne presentato un progetto di ferrovia a scartamento normale che, partendo dalla stazione di Cancello, sarebbe finito a Benevento, solcando la Valle Caudina, cui si schiuderebbe un buon avvenire commerciale ed economico, senza dire del notevole accorciamento del percorso ferroviario dell'attuale linea adriatica Benevento-Napoli.

La Società assuntrice chiede lire 40 mila di sussidio alle Provincie e Comuni da costituirsi in Consorzio.

I vari Comuni s'affrettarono a votare quei sussidi loro assegnati singolarmente, in base ad una percentuale sugli abitanti e sull'importanza d'ogni paese. Così Montesarchio stanziò in bilancio la somma di lire 2 mila da corrispondersi a binario finito, come il Consiglio provinciale di Benevento votò un sussidio di L. 4500 a chilometro. Per proseguire nella pratica non s'aspetta che il sussidio del Consiglio provinciale di Avellino.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 31 agosto 1902.* — Nella decade dal 21 al 31 agosto 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complemen-

tare) ascesero a L. 4,440,948.10, con un aumento di lire 302,793.73 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 31 agosto 1902 si ragguaglia a L. 85,913,562.38, e presenta un aumento di lire 6,024,674 48 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio al 20 agosto 1902.* — Nella decade dall'11 al 20 agosto 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 379,910, e presentano un aumento di L. 48,261 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 20 agosto 1902 ammontano a L. 1,735,150, con un aumento di L. 121,193 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — Il Consiglio Federale, vista la domanda dell'Amministrazione delle Strade Ferrate federali, in applicazione dell'art. 6 della Legge sulla durata del lavoro, ha preso la seguente deliberazione:

Le Amministrazioni dell'Associazione delle Strade Ferrate, non che la strada ferrata Rorschach-Heiden, la ferrovia Oensingen-Balsthal, sono autorizzate, durante la stagione d'autunno, in cui il traffico è considerevole, ossia dal principio di settembre al 23 novembre, eccettuato il giorno della Festa federale:

1. A far lavorare, il mattino delle domeniche e dei giorni festivi, il loro personale nei depositi di mercanzia;
2. Ad attaccare, la domenica, dei vagoni da mercanzia ordinari ai treni merci con trasporto di viaggiatori, fino al carico normale di una locomotiva.
3. A far circolare in domenica dei treni merci. Le Amministrazioni delle Strade Ferrate non faranno uso di queste autorizzazioni che nella misura del necessario, e, alla fine dell'anno, faranno rapporto al Dipartimento sull'uso che ne avranno fatto. La domenica, i treni viaggiatori non potranno trasportare merci.

La massima legale della durata del lavoro non potrà essere passata, nè il tempo del riposo ridotto per ragioni del servizio merci la domenica. I giorni di riposo che fossero soppressi saranno rimpiazzati prima della fine dell'anno, ed il numero delle domeniche libere previsto dalla legge non può essere ridotto.

Ferrovie Austriache. — *Ferrovia elettrica Trieste-Opicina.* — Stamane venne aperta al pubblico la ferrovia elettrica Trieste-Opicina (altezza 360 metri), dalla quale si gode una vista sorprendente sulla città, sui colli e sull'Istria. La ferrovia, lunga m. 5800, gira come una sciarpa sul colle di Scorcola, seminato di villini, e prosegue per Conconello, Baune all'Hôtel Obelisco, posto sul culmine del monte, e discende poi sul villaggio. E' una ferrovia a dentiera, molto pittoresca, che stabilisce un'importante comunicazione fra Trieste e l'Altipiano.

Ferrovia di Bagdad. — Il *Temps* ha da Costantinopoli: « L'accordo dei gruppi francesi e tedeschi, relativo alla ferrovia di Bagdad e intervenuto a Parigi col direttore della *Deutsche Bank*, sarà quanto prima firmato. L'accordo è completo. Le due parti si sono messe, per ciò che concerne la costruzione e la direzione della linea dopo Konia, sul piede della più perfetta eguaglianza ».

Notizie Diverse

Il ponte in costruzione della Santhià-Borgomanero. — La notte del 6 corr., in seguito a temporale, ingrossarono improvvisamente le acque del Cervo, che, scese impetuose, investirono e travolsero il ponte di servizio, ed inondarono le fondamenta del ponte in costruzione per la nuova ferrovia Santhià-Borgomanero presso Buronzo.

I danni per l'impresa costruttrice Cattini sono abbastanza rilevanti.

Esperimento di pavimentazione stradale a Palermo. — In Palermo, in un tratto della via Libertà, è stato dall'ing. Longo sperimentato un nuovo sistema di pavimentazione a materiale d'agglomerazione che evita l'inconveniente della polvere e del fango.

L'esperimento si estenderà ad alcune strade esterne di molto transito per meglio provare la resistenza del nuovo sistema di pavimentazione.

Per la protezione della proprietà industriale. — Recentemente è stato chiuso a Bruxelles il processo verbale, col deposito delle ratifiche degli atti aggiuntivi, colà sottoscritti il 13 dicembre 1900, alla convenzione del 20 marzo 1883 e dell'accordo del 14 aprile 1893, per la protezione della proprietà industriale e la registrazione dei marchi di fabbrica.

Le potenze che ratificarono furono le seguenti: Belgio, Danimarca, Stati Uniti, Francia, Gran Brettagna, Italia, Giappone, Norvegia, Paesi Bassi, Portogallo, Svezia, Svizzera e Tunisia.

In seguito ad accordo intervenuto fra i medesimi, i predetti articoli aggiuntivi andranno in vigore il 14 settembre p. v., limitatamente alle potenze stesse ed a quelle altre firmatarie, che non hanno ancora depositato gli atti di notifica (Brasile, Repubblica Domenicana, Spagna e Persia), e che compiranno tale formalità prima della data ora accennata.

Il francobollo internazionale. — Il Dipartimento federale delle Poste degli Stati Uniti d'America intende fare l'esperimento di un nuovo francobollo, detto « francobollo internazionale di risposta » e che servirà, appunto, per fornire ai corrispondenti dimoranti all'estero il francobollo necessario per l'invio della risposta agli Stati Uniti. Il mittente invia al corrispondente una busta speciale e già francata, sulla quale esiste un *tagliando*, che gli dà diritto ad acquistare nel paese ove egli dimora, da qualunque ufficio postale, il francobollo da 0.25, necessario per affrancare la risposta destinata agli Stati Uniti. L'ufficio postale, che ha ritirato il tagliando, lo fa poi pervenire, a mezzo dell'Amministrazione postale propria, all'ufficio postale internazionale di Berna, che resta incaricato di fungere, per questo riguardo, fra i vari Stati che accettino la nuova combinazione, come una *stanza di compensazione*, per regolare le partite che, secondo l'ammontare dei tagliandi raccolti, risulteranno a credito di ciascuno Stato. La busta non costerebbe, però, soltanto 50 centesimi (prezzo delle due francature), ma bensì 60, per far fronte, coi residui 10 centesimi, alle spese che questo servizio speciale sarà per importare.

La riduzione delle tasse del canale di Suez. — La Società del canale di Suez ha deciso di ridurre la troppo elevata tassa di passaggio del canale, e ciò in vista degli ottimi risultati di quell'impresa.

Come è noto, in base alla tariffa attuale si esige, oltre ad una tassa per ogni passeggiero, un diritto di 9 franchi per tonnellata di registro.

Gli azionisti ebbero l'anno scorso un dividendo del 25 0|0, per cui la Società intende di ridurre il diritto sul tonnellaggio da franchi 9 a 8 1|2.

Nuove linee di navigazione per Odessa e New York. — Si parla di una nuova linea di navigazione per il trasporto di merci e passeggeri da Odessa a Napoli e per il servizio di emigrazione fino a New York e ad altri porti dell'America del nord. A ogni viaggio da Odessa a Napoli corrisponderebbero due viaggi da Napoli in America.

La linea sarebbe costituita da speculatori genovesi, na-

poletani e greci, e incaricati loro già si sarebbero recati a Pietroburgo per concludere l'affare con la direzione centrale della flotta volontaria russa. Gli accordi con la flotta stessa sarebbero stati sufficienti per prendere l'impegno di tale servizio. Il prezzo di trasporto per ogni emigrante da Napoli in America sarebbe corrisposto dalla flotta russa in lire duecento.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Lavori e Forniture per Ferrovie.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Consiglio d'Amministrazione, 12 settembre). — Col Canapificio Veneto Antonini e Ceresa, di Venezia, per fornitura di kg. 43,000 di cordicelle diverse;

Colla Ditta Scarlatti Giuseppe, di Pisa, per raddoppio binario e modificazione livelletta fra l'asse del fabbricato viaggiatori di Corneto ed il km. 114.677.11 presso Montalto;

Colla Ditta Inaudi Angelo, di Verzuolo, per appalto opere definitive pel ripristino, consolidamento e difesa del ponte sul Mella alla progr. 34.963 della Trofarello-Cuneo;

Colla Ditta Divieto Carlo, di Afragola, per consolidamento del ponte Fontana Quercia al km. 160.090 della Roma-Napoli;

Colla Ditta Kohler ing. Bertoldo, di Savona, per rinforzo impalcatura metallica del sottovia Barabino in stazione di Sampierdarena;

Colla Ditta Cionfrini Pompeo, di Porto S. Giorgio, per ricostruzione del ponte con impalcatura metallica sul torrente Chiaravagna, al km. 3219.70 della Sampierdarena-Confine francese;

Colla Ditta Ferrari Alarico, di Sampierdarena, per impianto di una stazione d'incrocio treni a Piano di Latte, fra Ventimiglia ed il Confine francese;

Colla Ditta Inaudi Angelo, di Villanovetta, per movimenti di terra, fornitura di ghiaia ed esecuzione di opere murarie per l'ampliamento della stazione di Mondovì;

Colla Ditta Giorgio Niccolini e C., di Firenze, per fornitura di n. 300 copertoni impregnati in tela di lino per carri da merci;

Colla Ditta Antonio Opessi, di Torino, per fornitura di n. 9 bilancie a ponte fisse a rotaia continua da m. 5.50;

Colla Ditta Porta Ambrogio e Fratello, di Asti, per lavori di difesa della Castagnole-Asti e della provinciale Asti-Savona dalle corrosioni del Tanaro;

Colla Ditta Aron Hirsch e Sohn, di Messingwerk, per fornitura di kg. 70,000 di rame rosso in barre per viti passanti di focolai delle locomotive;

Colla Ditta Giacomo Corradini, di Napoli, per fornitura di kg. 30,000 di rame rosso in barre come sopra;

Colle Officine di Forlì, di Milano, per fornitura di n. 6 gru da pesi fisse della portata di 600 kg.;

Colla Ditta Pyman, Watson e C., di Cardiff, per fornitura di tonn. metriche 75,000 di carbone grosso e di tonn. metriche 35,000 di minuto;

Colla Ditta Casalegno Giuseppe, di Torino, per fornitura di kg. 60,000 di sevo di bue;

Colla Società Metallurgica Triestina, per fornitura di kg. 60,000 di tubi di rame per locomotive.

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Melilli (Siracusa) (22 settembre, ore 10). — Appalto dei lavori di sistemazione della strada Santa Catrini presso di Vè, per L. 19,213.89. Cauz. provv. L. 200. Cauz. def. L. 1000. Fatali da destinarsi.

Direzione del Genio Militare di Torino (22 settembre, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di miglioramento da eseguirsi nell'arsenale vecchio, per L. 7000. Cauz. provv. L. 700. Ultimazione lavori 90 giorni. Docum. 18 settembre.

R. Commissione straordinaria per l'amministrazione della Provincia di Girgenti (22 settembre, ore 10). — Appalto dei lavori di nuova costruzione del secondo tratto del primo tronco della strada provinciale di Casteltermini per S. Biagio ad Alessandria, compreso fra l'Eramo S. Croce e la Sella Mantellina, di m. 2066.83, per complessive L. 39,400. Cauz. provv. L. 2000.

Deputazione Provinciale di Bari (23 settembre, ore 11). — Appalto della manutenzione della strada provinciale da Giovinazzo a Trani, di m.° 19,820.70, per 5 anni e per annue L. 14,810, di cui L. 13,367.73 per lavori a corpo e L. 1442.27 per lavori a misura, oltre il salario a 7 cantonieri fissi a carico della Provincia. Cauz. provv. L. 4000.

Municipio di Milano (23 settembre, ore 13, unico). — Appalto della fornitura nei magazzini comunali o nelle località che verranno di volta in volta indicate entro il Comune di Milano, dei seguenti materiali: 1° mc. 4000 di sabbia, al prezzo di L. 3.50 al mc.; 2° mc. 4000 di ghiaia al prezzo di L. 3.20 il mc., per complessive L. 25,000. Cauz. provv. L. 2500. Docum. 16 settembre, ore 16. Offerte 23 settembre, ore 14.

— (24 settembre, ore 13, defin.). — Appalto della fornitura di pietrisco calcare occorrente alla manutenzione e sistemazione di strade e spazi pubblici nel territorio del Comune di Milano dal 1° dicembre 1902 al 31 dicembre 1905, in 3 lotti, dei quali il 1° riguarda la somministrazione di pietrisco calcare proveniente dalle cave di Arona, il 2° quello proveniente da Angera, ed il 3° quello di Varese, nella quantità di mc. 500 per ciascun lotto nell'anno 1902 e di mc. 2000 pure per ciascun lotto negli anni successivi. Cauz. provv. L. 2000. Documenti 17 corr., ore 16. Offerte 24 corrente, ore 14.

R. Prefettura di Cosenza (25 settembre, ore 10, unico). — Appalto di tutte le opere e provviste per urgenti riparazioni alla scarpata ed alla piattaforma stradale presso il km. 27 della strada nazionale delle Calabrie n. 62, tronco unico da Cosenza a Corace, per difenderla dalle corrosioni del torrente Savuto, alla progr. 25,960, per L. 12,461.42. Cauz. provv. L. 1000. Consegna lavori mesi 4. Docum. 19 settembre.

Municipio di Santa Croce sull'Arno (Firenze) (25 settembre, ore 10). — Appalto dei lavori per la costruzione del cimitero, per L. 16,235.43. Cauz. provv. L. 1623. Ultimazione lavori 6 mesi. Fatali 11 ottobre, ore 12.

Amministrazione Provinciale di Caserta (26 settembre, ore 11, defin.). — Appalto dei lavori di sistemazione di tre porzioni della strada provinciale Sferravalli, tronco Cassino Olivella, soggette alle inondazioni del fiume Rapido, di m. 1546.64, provv. agg. al signor Angelo Mancini, domiciliato ad Arpino, col ribasso del ventesimo, e cioè per L. 24,369.46.

Amministrazione Provinciale di Cosenza (27 settembre, ore 11, defin.). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per eseguire in via d'urgenza le necessarie riparazioni al ponte Pagliarella, lungo la strada ex-militare, tronco Rota-Greca-Lattarico, e la costruzione d'una travata metallica in ferro di luce libera m. 8, in sostituzione di quella in legno, per L. 9275.75. Cauz. provv. L. 930. Docum. 24 settembre.

Intendenza di Finanza di Lecce (29 settembre, ore 11, unico). — Appalto dei lavori di ampliamento dei locali adibiti per ufficio della dogana di Brindisi, per L. 53,088 82, oltre L. 5411.18 a disposizione dell'Amministrazione per impreviste. Cauz. L. 2000.

R. Prefettura di Palermo (9 ottobre, ore 10). — Appalto delle forniture ed opere occorrenti per eseguire la cilindratura dei tre tronchi (1°, 2° e 3°) della strada nazionale n. 70, Termini-Taormina, dal bivio di Fiumetorto al torrente Cannella, di m. 86,962, escluse le traverse di Cerda, Caltavuturo e Castellana, nel sessennio 1902-1908, per complessive L. 164,227.12. Docum. 29 settembre. Fatali, senza ulteriore avviso, 25 ottobre, ore 12.

R. Prefettura di Modena (14 ottobre, ore 10, unico). — Appalto dei lavori occorrenti per far scolare nei canali di Burana alcuni terreni situati nei Comuni di San Felice, Finale-Emilia e Camposanto, a destra del canale diversivo modenese della bonifica di Burana, per complessive L. 241,500. Cauz. provv. L. 14,000. Documenti 4 ottobre.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Società Ferrovie Rete Mediterranea, Milano. — Il 18 settembre apertura della gara internazionale per la fornitura di n. 50 carri, serie HB PC*d*; di 50, serie HB C*d*; di 275, serie LF e L; di 25, serie NB.

Direzione d'Artiglieria del Laboratorio Pirotecnico di Capua (Caserta) (18 settembre, ore 11, unico). — Fornitura di kg. 70,000

di piombo in pani a L. 0,40. Importo L. 28,000. Cauz. L. 2800. Consegna 60 giorni.

— (21 settembre, ore 11, unico). — Fornitura di litantrace, tonnellate 300 magro, a L. 33; tonn. 150 grasso per gas-luce, a L. 33. Totale importo L. 14,850. Cauz. L. 1485. Consegna 60 giorni.

Direzione Società Ferrovie Rete Mediterranea, Milano. — Il 22 settembre apertura della gara nazionale per la fornitura di n. 150 carri, serie HB PC[d; di 150, serie HB C[d; di 825, serie Lr e L; di 75, serie NB.

Direzione Generale degli Arsenali di Spezia e Napoli (22 settembre, ore 12, 2ª asta). — Fornitura alla R. Marina nei RR. Arsenali di Spezia, Napoli e Venezia e nel R. Cantiere di Castellammare di rame in pani per fusione, per complessive L. 104,940, provv. agg. col ribasso del 31.86 0[0, e cioè per L. 71,506.12. Cauz. L. 10,500.

Direzione d'Artiglieria del Laboratorio Pirotecnico di Capua (Caserta) (22 settembre, ore 11, unico). — Fornitura di alcool etilico per industria kg. 2000, a L. 3.25. Importo L. 6500. Cauz. L. 650. Consegna 30 giorni.

Direzione Generale degli Arsenali di Spezia, Napoli e Venezia (27 settembre, ore 11). — Fornitura di catrame vegetale e pece nera del Nord, per L. 19,380. Cauz. provv. L. 1940. Fatali 18 ottobre, ore 12.

Direzione Generale degli Arsenali del Dipartimento marittimo di Spezia, Napoli e Taranto (27 settembre, ore 11). — Fornitura di minio in polvere (dentossido di piombo) per complessive L. 79,300 in 2 lotti, e cioè L. 26,000 il primo e L. 53,300 il secondo. Cauz. 1° lotto L. 2600; 2° L. 5330. Fatali 18 ottobre, ore 12. Risultati d'asta 2 ottobre, ore 11.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	7mbre 6	7mbre 13
Azioni Ferrovie Biella	L. 544	544
» » Mediterranee	» 446	446
» » Meridionali	» 659.50	658.50
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	L. 400	400
» » » (2ª »)	» 385	385
» » Secondarie Sarde	» 231	231
» » Sicule	» 654	654
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e Sicule A. B. C. D.	» 340.50	341
» » Cuneo 3 0[0	» 360	360
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1[2 °/₀	» 100	100.70
» » Mediterranee 4 0[0	» 502	502
» » Meridionali	» 330	340
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 321	321
» » » 2ª emiss. »	314.50	314.50
» » Sarde, serie A	» 338.50	338.50
» » » serie B	» 338.50	338.50
» » » 1879	» 338.50	338.50
» » Savona	» 360	360
» » Secondarie Sarde	» 502	503
» » Sicule 4 0[0 oro	» 516	517
» » Tirreno	» 508	509
» » Vittorio Emanuele	» 366	366.50

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1902-903. — *5ª Decade — Dall'11 al 20 Agosto 1902*

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
RETE PRINCIPALE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1902	125,453.00	3,371.00	16,740.00	156,945.00	478.00	302,987.00	618.00	490.00
1901	95,934.00	2,240.00	19,050.00	153,130.00	641.00	270,995.00	618.00	439.00
Differenze nel 1902	+ 29,519.00	+ 1,131.00	— 2,310.00	+ 3,815.00	— 163.00	+ 31,992.00	»	+ 51.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 AGOSTO 1902.								
1902-903	514,008.00	11,899.00	104,965.00	720,805.00	11,876.00	1,363,553.00	618.00	2,206.00
1901-902	470,734.00	9,737.00	100,610.00	706,331.00	11,632.00	1,299,044.00	618.00	2,102.00
Differenze nel 1902-903	+ 43,274.00	+ 2,162.00	+ 4,355.00	+ 14,474.00	+ 244.00	+ 64,509.00	»	+ 104.00
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1902	36,083.00	933.00	4,289.00	26,563.00	67.00	67,935.00	482.00	141.00
1901	31,006.00	657.00	4,162.00	19,854.00	88.00	55,767.00	482.00	116.00
Differenze nel 1902	+ 5,077.00	+ 276.00	+ 127.00	+ 6,709.00	— 21.00	+ 12,168.00	»	+ 25.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 AGOSTO 1902.								
1902-903	183,078.00	3,652.00	26,096.00	124,685.00	663.00	338,174.00	482.00	701.00
1901-902	166,773.00	2,836.00	23,074.00	95,788.00	620.00	289,091.00	482.00	600.00
Differenze nel 1902-903	+ 16,305.00	+ 816.00	+ 3,022.00	+ 28,897.00	+ 43.00	+ 49,083.00	»	+ 101.00
STRETTO DI MESSINA								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1902	7,011.00	138.00	455.00	1,384.00	»	8,988.00	23.00	391.00
1901	3,094.00	122.00	374.00	1,297.00	»	4,887.00	23.00	212.00
Differenze nel 1902	+ 3,917.00	+ 16.00	+ 81.00	+ 87.00	»	+ 4,101.00	»	+ 179.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 AGOSTO 1902.								
1902-903	21,318.00	646.00	2,407.00	9,052.00	»	33,423.00	23.00	1,453.00
1901-902	15,429.00	612.00	2,087.00	7,694.00	»	25,822.00	23.00	1,123.00
Differenze nel 1902-903	+ 5,889.00	+ 34.00	+ 320.00	+ 1,358.00	»	+ 7,601.00	»	+ 330.00

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI – Londra (2) 1a classe	Londra (2) 2a classe	Parigi (3) 1a classe	Parigi (3) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO – Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Londra (4) validità	Parigi (5) 1a classe	Parigi (5) 2a classe	Parigi (5) validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne)	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a classe		1a,2a,3a classe	1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a, 2a e 3a classe		Treno lusso PENINSULAR EXPRESS part. da Londra il venerdì
				(*)		(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria —	—			11 — a.		—		—
Douvres —	11 05 a.			1 — p.		11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
	(F) W.R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 30 p.		3 — p.		1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.						2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.						2 31 a.		
Folkestone Par.			11 50 a.		4 10 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime o.E.occ. Arr.			1 30 p.		5 50 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.			1 34 p.		5 54 p.			
					(F) W.R.			
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.			2 10 p.		6 17 p.			
Boulogne Central Arr.		2 12 p.	2 15 p.		6 22 p.			
Boulogne Central Par.		2 25 p.			6 25 p.			
Amiens (Buffet) Arr.		4 12 p.		5 16 p.	—	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.		4 17 p.		5 21 p.	—	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.	6 05 p.		6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		Per la grande cintura
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	—	6 33 p.		7 58 p.	9 21 p.	7 03 a.		
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	7 16 p.		8 42 p.	10 01 p.	7 43 a.		
	1a 2a cl. (L)	W. L. 1 2a (H)		1a 2a cl.	1a 2a cl.	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	9 35 p.	10 20 p.	10 30 p.	9 20 a.	2 — p.	
Dijon Arr.	12 18 p.	1 31 a.	2 16 a.	2 48 a.	3 40 a.	2 17 p.	7 08 p.	9 35 a.
Evian —	1 14 p.	8 27 a.	—	—	1 14 p.	10 48 p.	—	—
Genève —	10 45 a.	—	7 51 a.	—	11 16 a.	7 33 p.	—	—
Chamonix —	6 21 p.	10 49 a.	—	—	6 21 p.	—	—	—
Aix-les-Bains —	9 05 a.	6 12 a.	—	7 01 a.	10 19 a.	7 01 p.	12 23 a.	1 46 p.
Chambéry —	9 37 a.	6 41 a.	—	7 25 a.	10 55 a.	7 35 p.	12 47 a.	2 06 p.
Modane —	1 46 p.	—	—	10 02 a.	8 04 p.	—	3 34 a.	4 51 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). Arr.	18 55	—	—	14 22	4 55	—	8 20 a.	21 16
Torino Par.	20 —	—	—	14 50	6 45	—	8 45	Sleeping-cars con Dining-car
Novara Arr.	21 56	—	—	16 47	9 14	—	10 55	
Milano Arr.	23 05	—	—	17 45	10 15	—	12 6	
Venezia Arr.	—	—	—	23 30	—	—	18 45	
Torino Par.	20 05	—	—	15 —	5 25	—	8 40	
Genova Arr.	23 20	—	—	18 25	8 45	—	12 —	
San-Remo —	5 45	—	—	23 33	—	—	16 44	
Pisa —	3 20	—	—	23 25	12 35	—	17 —	
Firenze —	7 15	—	—	1 20	17 28	—	19 15	
Livorno —	5 36	—	—	0 7	15 5	—	18 —	
Roma —	10 10	—	—	7 —	19 15	—	23 43	
Napoli —	18 35	—	—	13 36	0 35	—	7 —	
Brindisi —	—	—	—	8 16	—	—	18 7	
Torino Par.	20 05	—	—	—	—	—	8 40	21 30
Alessandria Arr.	21 32	—	—	—	—	—	10 13	22 59
Bologna —	2 31	—	—	—	—	—	14 50	3 01
Ancona —	7 13	—	—	—	—	—	23 —	6 40
Brindisi —	21 48	—	—	—	—	—	10 59	17 20
Firenze —	6 34	—	—	—	—	—	18 3	
Roma —	13 10	—	—	—	—	—	23 25	Arrivo a Brindisi la domenica
Napoli Arr.	18 35	—	—	—	—	—	7 —	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) Par.	8 50	—	—	15 5	Lusso	—	—
Roma —	14 30	—	—	23 10	—	—	—
Firenze —	21 10	—	—	6 10	—	—	—
Brindisi —	7 —	—	—	17 33	—	—	—
Ancona —	20 25	—	—	5 35	—	—	—
Bologna —	1 35	—	—	10 30	—	10 30	—
Alessandria —	7 15	—	14 20	17 10	—	21 55	—
Torino Arr.	9 2	—	16 05	19 10	—	23 35	—
Brindisi Par.	—	—	18 35	—	—	9 42	—
Napoli —	8 50	—	15 50	—	—	23 15	—
Roma —	14 50	—	21 —	—	14 20	8 15	—
Livorno —	21 6	—	2 —	8 30	19 25	13 15	—
Firenze —	19 35	—	21 5	7 15	17 30	12 10	—
Pisa —	22 15	—	3 5	9 8	20 45	15 —	—
San Remo —	18 32	—	1 45	8 9	—	14 15	—
Genova —	3 5	—	7 5	14 55	0 35	20 —	—
Torino Arr.	7 —	—	10 25	19 10	4 50	23 35	—
Venezia Par.	—	—	—	8 45	—	14 —	—
Milano Par.	—	—	7 5	16 —	—	20 15	—
Novara —	—	—	8 7	17 1	—	21 15	—
Torino Arr.	—	—	10 20	19 5	—	23 10	—
	(D)						
Torino Par.	7 45	—	13 30	19 30	—	—	24 —
Modane (ora franc.) —	11 40 a.	—	5 45 p.	10 22 p.	—	—	3 20 a.
Chambéry —	3 8 p.	—	9 15 p.	12 36 a.	—	6 46 a.	5 57 a.
Aix-les-Bains —	3 43 p.	—	9 47 p.	12 59 a.	—	7 18 a.	6 20 a.
Chamonix —	7 40 a.	—	4 20 p.	—	—	—	—
Evian —	12 37 p.	—	7 22 p.	—	—	4 3 a.	—
Genève —	1 50 p.	—	7 35 p.	9 28 p.	—	5 55 a.	3 27 a.
	1a cl.						
Dijon —	11 37 p.	—	2 39 a.	5 22 a.	—	1 25 p.	11 33 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	5 — a.	—	7 23 a.	9 41 a.	—	6 21 p.	5 15 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 11 a.		—	10 19 a.	—	6 50 p.	
Paris-Nord Arr.	7 52 a.		—	11 4 a.	—	7 42 p.	
	1a,2a,3a	1a 2a cl.	(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl. W.R(A)		Pranzo 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord (Buffet Hôtel) Par.	8 15 a.	—	9 45 a.	11 35 a.	—	9 — p.	
Amiens (Buffet) Arr.	9 52 a.	—		1 — p.	—	10 46 p.	
Amiens (Buffet) Par.	9 57 a.	—		1 4 p.	—	10 51 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	11 28 a.	—			—		
Boulogne (Buffet) Central Par.	11 30 a.	11 40 a.			—		
Boulogne Maritime ora fr. Arr.	11 35 a.	—			—		
Boulogne Maritime ora fr. Par.	11 50 a.	—			—		
Boulogne Maritime ora E. occ. Par.	11 46 a.	—			—		
Folkestone Par.	2 — p.	—			—		
Boulogne-Tintelleries Arr.		11 44 a.			—	12 31 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.		11 46 a.			—	12 33 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.		12 27 p.		2 55 p.	—	1 12 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.		12 35 p.	1 5 p.	3 01 p.	—	1 21 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.		1 20 p.		3 19 p.	—	1 39 a.	
Calais Maritime ora Eur. occ. Par.		1 16 p.		3 15 p.	—	1 35 a.	
Douvres —		3 5 p.		5 15 p.	—	3 40 a.	
Londres Victoria Arr.		—		7 — p.	—	—	
Londres Ch.-Cross Arr.	3 45 p.	4 55 p.		—	—	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da l'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — *Vetture dirette da Boulogne verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Boulogne a Milano e Venezia col treno che parte da Boulogne alle 6.17 p. e da Parigi-Lione alle 10.20 ant. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Calais col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 11.35 ant. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino.

TORINO, 1902 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2.

ANNO XXXV. Sabato, 20 Settembre 1902 NUM. 38.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

LE FERROVIE DELL'ASIA MINORE

E

L'ING. WILHELM VON PRESSEL

Molto si discorre in questi tempi, specialmente in Turchia e in Germania, del grandioso progetto di una linea ferroviaria, che dovrebbe, col tempo, allacciare Costantinopoli al Golfo Persico, aprendo così una nuova ed importante arteria di traffico mondiale, una nuova via alle Indie, la quale sposterà molti interessi, non solo commerciali, ma anche politici, e perciò appunto tale progetto ha i suoi ferventi sostenitori, specialmente in Germania, ed i suoi feroci ed abili oppositori in Russia.

Tale futura linea ferroviaria, di cui ottenne la concessione dal Governo turco un gruppo finanziario tedesco-francese con a capo la Deutsche-Bank, si dipartirebbe da Konia (l'antica Conium), città situata nell'antica Licaonia, a m. 1150 sul livello del mare, estremità sud della linea già in esercizio sin dall'anno 1897, Costantinopoli-Konia (chilometri 750 circa), ed attraverserebbe la catena dei monti Taurus per scendere ad Adana, di dove, movendo in direzione ovest-est, attraversato l'Eufrate, toccherebbe la città di Ourfa, indi entrerebbe nella valle del Tigri, e toccando Mosoul e Bagdad si prolungherebbe ancora a sud sino al Golfo Persico. In totale si avrebbero circa 2400 chilometri di nuova linea da costruire in condizioni difficilissime, sia per la natura dei terreni attraversati, sia per le enormi distanze da centri popolati.

Questo colossale progetto, che ora ritorna, alquanto modificato, sul tappeto dei grandi affari tecnici-finanziari, e che pare non lontano a realizzarsi, qualora il Governo mussulmano ne garantisca in qualche modo l'esecuzione, venne ideato e studiato già molti anni or sono da un illustre ingegnere tedesco: *Wilhelm von Pressel*, il quale morì il 16 maggio u. s. a Costantinopoli, nella tarda età di 81 anni. Tesseremo brevemente la biografia di questo tecnico illustre, il quale tanto si occupò del bene della Turchia, cui dedicò gran parte della sua vita e delle sue sostanze, e che cooperò allo sviluppo dell'attuale enorme influenza politico-commerciale tedesca in Turchia, e nello stesso tempo parleremo delle linee ferroviarie turche che si sono costruite nell'Asia Minore e di quelle progettate, fermandoci specialmente sulla linea di Bagdad, e ciò facciamo sia per rendere un modesto tributo di ammirazione all'illustre defunto e sia per tenere desta l'attenzione degli Italiani su un paese che presenta molte risorse latenti, e dove havvi ancora molto, ma molto da fare, anche per noi Italiani, che ci troviamo relativamente vicini a quelle fertili e ricche regioni, verso cui potrebbesi, meglio che altrove, avviarsi gran parte della nostra emigrazione. Molte braccia operaie, specialmente di terrazzieri, muratori, minatori, carpentieri, ecc., possono trovare lavoro durante le costruzioni delle ferrovie; chi scrive ebbe occasione di trovarsi, pochi anni or sono, sui lavori di una di quelle ferrovie (Smirne-Cassaba e prolungazione) e potè constatare come anche in Turchia non si eseguisca una ferrovia senza il concorso dell'operaio italiano, il quale, assumendo dei lavori a cottimo, può in breve tempo realizzare dei bei guadagni, che certo non si presentano nella madre patria. Ma occorre anzitutto che il nostro Governo, per mezzo di buoni ed attivi agenti consolari, si tenga sempre al corrente dei lavori che si eseguiscono in Turchia e regoli l'emigrazione operaia a seconda del bisogno, e meglio di quel che faccia ne protegga il soggiorno.

W. v. Pressel nacque nel 1821 a Stuggarda. Terminati gli studi debuttava nel 1842 come ingegnere al servizio delle ferrovie wurtemberghesi.

Dal 1852 al 1862 costruì una gran parte delle ferrovie svizzere del Nord, tra cui è celebre la costruzione del tunnel di Hauenstein, che durò ben quattro anni. Questa galleria nella storia dei *tunnels* segna una data importante sia per la sua lunghezza (2500 metri), a quei tempi molto considerevole, sia per le difficoltà vinte. Il Pressel con la collaborazione dell'ing. Kaufman riassunse le vicende della costruzione di tale galleria in una bellissima monografia illustrata, che è molto apprezzata ancor oggi dagli specialisti di gallerie. In seguito sino all'anno 1870 il Pressel studiò e diresse la costruzione di molte linee in Austria ed Ungheria, e prese pure parte attiva alla costruzione della linea del Brenner e della Pontebba, e della rete austriaca, che in quei tempi estendevasi in Italia sino

in Lombardia. Nel 1869 l'ing. Pressel veniva incaricato dal noto banchiere barone Hirsch, ora defunto, a studiare le ferrovie da costruirsi nella Turchia Europea. Qui ha inizio il suo grandioso progetto di collegare non solo la capitale mussulmana, ma anche le più lontane provincie turche dell'Asia Minore all'Europa, progetto grandioso che egli non abbandonò più per tutta la sua vita e che gli costò forse più dolori che soddisfazioni, ma che fu sempre l'ideale della sua vita. Il suo carattere onesto sino allo scrupolo, il suo modo di vedere le cose non solo dal lato puramente tecnico, ma più da quello pratico ed economico, lo costrinsero ad abbandonare ben tosto l'Impresa Hirsch, la quale mirava più a realizzare quattrini che a fare il bene della Turchia (la linea Andrinopoli-Costantinopoli informi), e per questo suo ideale egli lottò sino agli ultimi giorni della sua laboriosa vita, cercando di aprire bene gli occhi ai Turchi sull'ingordigia di certi impresari europei, che si dicono pionieri della civiltà tra quelle popolazioni cui manca anzitutto una buona e retta amministrazione governativa. Nel 1872 il Pressel veniva incaricato dallo Stato turco a studiare la rete ferroviaria asiatica, ciò che fu per lui una grande prova di fiducia da parte del Sultano, e nello stesso tempo una soddisfazione morale di gran peso. Il Pressel, coadiuvato da una squadra di abili ingegneri, percorse a piedi ed a cavallo una gran parte dell'Asia Minore, e studiò anche dal lato economico tutto il problema ferroviario dell'Asia Minore, e riassunse poi il risultato de' suoi studi ed osservazioni in una bellissima monografia, la quale dovrebbe essere presa in seria considerazione da chi con coscienza si occupa dei veri interessi economici e commerciali della Turchia.

Bismark stesso, quando lesse questo scritto del Pressel, disse che nessun libro, nessun rapporto de' suoi agenti consolari, gli avevano mai così ben descritta la vera situazione economica della Turchia. Questo libriccino, così ricco di notizie interessanti, è intitolato: ***Les chemins de fer en Turquie d'Asie — Projet d'un reseau complet*** (edito a Zurigo). L'ultima edizione, con molte aggiunte, compariva in quest'anno, pochi mesi prima della morte dell'autore. In esso il Pressel giustamente osserva che molti prima di lui si occuparono della Turchia Asiatica, dal lato storico ed artistico e politico, ma pochi o quasi nessuno delle questioni economiche e quindi dei mezzi rapidi di comunicazione, cioè delle strade ferrate che si debbono costruire al più presto possibile, perchè in Turchia mancano in molte regioni le stesse strade rotabili, e le poche che si hanno sono in tale stato che non permettono facili e comode comunicazioni. I trasporti si fanno coi cammelli e dromedari, ed i viaggiatori si servono quasi sempre di cavalli a sella. Il Pressel espone indi in modo chiaro e convincente il suo grandioso progetto, che deve essere la base della rigenerazione e prosperità della Turchia. Combatte il sistema sinora in uso delle concessioni con sovvenzione chilometrica, e propugna il sistema delle strade ferrate dello Stato con la creazione di una Società imprenditrice, la quale debba procedere in tutte le sue azioni sempre d'accordo con il Governo. Una tale Società deve avere tre scopi principali:

1) Fornire i fondi necessari per lo scopo propostosi;

2) Costruire a *forfait*, secondo un programma prestabilito, approvato dal Governo, ferrovie, porti di mare, ecc.;

3) Esercire ferrovie e porti di mare, secondo un prezzo e modalità prestabiliti, sino alla completa ammortizzazione del capitale impiegato nelle costruzioni.

I benefizi, dedotte le spese d'esercizio, un fondo di riserva, gli interessi del capitale, ecc., verrebbero divisi in parti eguali tra lo Stato e la Società imprenditrice.

Oltre alle linee ferroviarie più necessarie si dovrebbero pure costruire parecchi porti di mare con opere relative: quais, docks, depositi, magazzini, silos, ecc. Il tempo necessario per completare questo grandioso progetto è di 30 anni circa. Si potrebbe dividerlo in tre campagne di 10 anni ciascuna. Durante la prima campagna si costruirebbe la grande arteria Bosforo-Golfo Persico ed altre linee che mettano in comunicazione l'interno dell'Asia Minore coi porti d'Eraclea, Samsun e Suedieh. In totale 4500 chilometri di ferrovie.

Contemporaneamente si costruirebbero i porti ora nominati con le relative opere.

Seguirebbero altre due campagne come complemento della prima con la costruzione di altre ferrovie e porti di mare secondari, e con la formazione di qualsiasi impresa commerciale ed industriale, atta a far crescere i benefizi dello Stato e della Società imprenditrice.

L'esecuzione di un tale progetto sarebbe, secondo afferma il Pressel, un vero successo per i capitali impiegati, ben inteso qualora venga condotto con onestà e saggezza.

Molte ed interessanti notizie si leggono nel libro dell'ingegnere Pressel, relativamente alle ricchezze naturali dell'Asia Minore, agli usi ed abitudini di quelle popolazioni, ecc., ecc.

Causa la morte dell'autore, questo grandioso e ben elaborato progetto verrà molto probabilmente messo nel dimenticatoio e seppellito come era stato combattuto durante la vita dell'autore dalle Società imprenditrici che solo curano i proprii interessi senza occuparsi di quelli dello Stato turco, il quale troppo facilmente e leggermente dispensa concessioni con buone sovvenzioni chilometriche. Difatti già ora si parla seriamente di prolungare la linea Costantinopoli-Konia e farla servire come primo tronco della grande arteria ferroviaria, che col tempo si estenderà sino al Golfo Persico, mentre il Pressel sostenne sempre con buoni argomenti che la linea di Bagdad doveva passare per Sivas, attraversando regioni più fertili, più popolate e toccando centri più importanti che non il tracciato attraverso la catena del Taurus.

Il Pressel combatte questo tracciato anche perchè teme che col tempo tutto il commercio dell'Asia Minore, e più tardi dell'Estremo Oriente, si concentri a Smirne a scapito di Costantinopoli, cui vuole conservare anche il primato commerciale ed economico, ed in ciò ha perfettamente ragione. Le spese di costruzione e d'esercizio della linea attraverso il monte Tauro sono anche superiori a quelle del tracciato per Sivas. Dal lato strategico pure questo tracciato è preferibile.

Parecchi anni or sono si parlava pure di un tracciato, che ora venne completamente messo da parte, il quale prendeva come punto di partenza Angora, estremità della attuale linea Scutari-Angora.

Non è nostra intenzione di entrare nel merito della questione, che è certamente complessa, e pensiamo che allo stato attuale delle cose il Governo turco avrà avuto le sue buone ragioni per approvare le proposte dei concessionari, i quali hanno interesse che la linea di Bagdad si stacchi dalla propria linea già in esercizio, e solo aspettano di avere in qualche modo garantita la sovvenzione chilometrica, per attaccare i lavori. Notisi però che il Pressel aveva proposto il suo tracciato sin dall'anno 1872, cioè prima dell'inizio dei lavori dell'attuale linea di Konia. La linea voluta dal Pressel verrà certamente costruita, ma non prima del prolungamento verso Bagdad della Costantinopoli-Konia.

Un grave errore, secondo l'ingegnere Pressel, è stato quello di aver adottato per le ferrovie dell'Asia Minore lo scartamento di m. 1.44; egli sostiene con buoni argomenti e cifre eloquenti che quello di un metro avrebbe meglio corrisposto ai bisogni ed ai mezzi finanziari della Turchia, ed in ciò siamo perfettamente d'accordo con il Pressel. Così si fosse pur fatto da noi in Sicilia e Sardegna specialmente.

Vediamo ora le linee già costruite e quelle progettate nell'Asia Minore:

1) Fin dall'anno 1856 si iniziarono da parte di una Società inglese i lavori della linea *Smyrne-Aïdin*, nella bella e fertile vallata del Meandro. Questa linea si spinge

ora sino a *Diner* (in totale chilometri 376.509), ed è forse quella che dà un maggior reddito chilometrico (nel 1899 franchi 18,009) di tutte le ferrovie turche dell'Asia Minore, sebbene non goda di sovvenzioni da parte dello Stato. Da essa si staccano molte diramazioni con una lunghezza complessiva di chilometri 138.991;

2) Nel 1863 un'altra Società inglese ottenne la concessione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia da *Smyrne à Cassaba* nella valle dell'Hermus. Nel 1893 tale linea, che già si spingeva sino ad *Alascheïr*, passò ad una Società francese e venne prolungata sino ad *Afion-Karahissar*, ove si incontra con la Costantinopoli-Konia. In totale da Smirne si hanno 420.336 chilometri. Le diramazioni laterali, di cui una importante (Magnesia-Soma), misurano in totale chilometri 101.386. Il reddito di questa linea nel 1899 è stato di franchi 13,775 per il tronco Smirne-Alascheïr e diramazioni, e solo di 2762 per il nuovo tronco Alascheïr-Ouschak-Afion-Karahissar. La sovvenzione chilometrica di questo ultimo tronco è di franchi 18,881;

3) *Strade ferrate dette dell'Anatolia.* — Nel 1888 il signor Kaulla, Direttore della Württembergische Vereins Bank, di Stuttgard, acquistava per conto della Deutsche-Bank, di Berlino, la linea *Haïdar-Pacha Ismidt,* che era stata costruita negli anni 1871-1873 (chilometri 91.271), ed otteneva la concessione di prolungarla sino ad *Angora*, passando per *Eskichehir* (chilometri 486.729); nel 1893 una nuova convenzione accordava il prolungamento della linea da *Eskichehir* a *Konia*, passando per *Afion-Karahissar* (chilometri 444.888). I prodotti chilometrici nell'anno 1899 furono: per la linea di Angora, franchi 7166; per la linea di Konia, franchi 2326;

4) *Mersina-Adana* (km. 67). — Venne aperta all'esercizio nel 1884. Reddito chilometrico nel 1899, franchi 8572;

5) *Mondania-Brousse* (chilometri 41.280), con scartamento di un metro; costruita nel 1888. Prodotto chilometrico nel 1899, franchi 6972;

6) *Beyrouth-Damas-Hauran.* — Scartamento m. 1.05. Lunghezza 258 chilometri. Concessione ottenuta nel 1891. Reddito chilometrico nel 1899, franchi 8227;

7) *Rayak-Hama.* — Concessione accordata nel 1900, ultimata nel 1902. Con il tempo questa ferrovia si spingerà sino a Birédjik e si allaccierà a quella di Bagdad;

8) *Jaffa-Gerusalemme.* — A scartamento di un metro. Lunghezza chilometri 86.659. Prodotto chilometrico nel 1899, franchi 8456.

In totale si hanno quindi nella Turchia Asiatica 2500 chilometri di ferrovie, mentre se ne hanno 1890 nella Turchia Europea. Come vedesi, ciò rappresenta già una notevole rete ferroviaria, ma ancora molto inferiore ai bisogni della Turchia, la quale deve cercare ogni mezzo per estenderla, specialmente nell'Asia Minore, affinchè le linee già in esercizio possano rendere sempre di più, altrimenti le sovvenzioni chilometriche che annualmente deve pagare alle Società imprenditrici graveranno sempre maggiormente sul suo bilancio.

Le principali linee che dopo quella di Bagdad si dovranno costruire nell'Asia Minore sono: la Costantinopoli-Sivas con diramazioni a Erzerum e Diarbekir; la Angora-Cesarea; la Trebisonda-Erzerum-Van; la Suedieh-Aleppo-Biredjik; la Soma-Panderma; la Brussa-Biledjik, ecc., ecc. Molte di queste linee furono studiate dall'ingegnere Pressel, ed i piani coi preventivi di esse si conservano negli Archivi del Ministero dei Lavori Pubblici ed alla Sublime Porta. Ne faccia tesoro chi ha il dovere di tutelare gli interessi della Turchia, e procuri che tutto il lavoro dell'ingegnere Pressel non riesca affatto inutile.

Se la Turchia si emanciperà dalle pseudo-tutele europee e agirà secondo i proprii interessi, non sarà lontano il giorno in cui l'Asia Minore, già culla di civiltà antiche, risorgerà a nuova e prospera vita dopo tanti secoli di improduttivo riposo.

Agosto 1902. *Ing.* G. L.

FRANCIA, GERMANIA, INGHILTERRA

Risultati dell'esercizio delle ferrovie nel 1900 e 1901

Rileviamo dalla *Revue politique et parlamentaire* il seguente studio statistico comparativo dell'esercizio delle ferrovie in Francia, Germania, Inghilterra negli anni 1900 e 1901.

La Relazione importantissima è opera del sig. Colson, Consigliere di Stato, che fu già Direttore delle ferrovie al Ministero dei Lavori Pubblici.

Prima di esaminare, come ogni anno, le condizioni del traffico delle ferrovie francesi, ritorneremo sull'esercizio precedente, per confrontare i risultati constatati in Francia con quelli dell'Inghilterra e della Germania, oggi conosciuti dai rapporti ufficiali. Lo specchio qui sotto riassume i risultati dei tre ultimi anni d'esercizio.

Mette bene in evidenza questo fatto capitale, che l'anno 1900 ha segnato la fine di quel periodo di estrema prosperità, di cui le ferrovie avevano ovunque goduto dopo il 1895.

Dal punto di vista dei prodotti, le eccedenze dei prodotti, pur diminuendo leggermente, sono ancora state soddisfacenti. Per la piccola velocità, dal 1895 al 1899, si era constatato un aumento annuale del 4.2 0|0 in Inghilterra, 5.4 0|0 in Germania, proporzione che si era visto ben raramente sostenere durante un così lungo periodo; l'anno 1900 ha ancora dato delle eccedenze normali del 2.6 e 3.3 0|0.

In Francia, ove l'aumento medio degli ultimi anni non era che del 3.4 0|0, esso si è sensibilmente mantenuto. Per i viaggiatori, l'eccedenza è aumentata un poco in Germania ed è diminuita in Inghilterra. In Francia, grazie all'Esposizione, essa raggiunse la cifra anormale del 13.7 0|0. Così l'aumento dei prodotti lordi in valore assoluto, che, gli anni precedenti, oscillava in Francia intorno ai 40 milioni, e rimaneva compreso fra il terzo e la metà delle cifre constatate presso i vicini tedeschi, raggiunse 95 milioni nel 1900, sensibilmente più forte che in Inghilterra, ove non era che di 79 milioni e quasi eguale a quello della Germania, 106 milioni.

Ma nei tre paesi, l'aumento dei prodotti è stato accompagnato da un aumento considerevole di spese, 94 milioni in Francia, 117 in Inghilterra, 124 in Germania.

La Francia è il solo paese ove, mercè il traffico anormale dei viaggiatori, il prodotto netto non diminuì; esso è rimasto sensibilmente stazionario, mentre che diminuiva di 38 milioni in Inghilterra e di 18 in Germania.

Se l'aumento delle spese è stato proporzionalmente più forte di quello dei prodotti, le cause sono state le stesse nei tre paesi. E' un fenomeno che si constata sempre, dopo parecchi anni di sviluppo eccezionale del traffico; nel primo momento si fa fronte ai nuovi bisogni coi mezzi d'azione di cui si dispone, chiedendo un maggiore rendimento al personale ed al materiale esistente; è soltanto a poco a poco che si accresce l'uno e l'altro, dimodochè la progressione delle spese segue lentamente quella dei prodotti e diviene sensibile sopratutto verso la fine delle buone annate, come pure nei periodi di depressione, non è che dopo due o tre cattive annate che le economie diventano apprezzabili. Inoltre, si verificò, nel periodo che esaminiamo un aumento notevole del prezzo dei carboni e dei metalli, che accrebbe assai il costo della trazione e le spese di mantenimento della via e del materiale; dal 1898 al 1900, il rincaro dei combustibili, esso solo, avrebbe costato fra 40 e 50 milioni alle ferrovie francesi ed oltre 70 alle ferrovie inglesi.

Infine ovunque i salari tendono ad aumentare considerevolmente.

Risultati comparativi dell'esercizio delle ferrovie in Francia, Inghilterra e Germania.

RETI ED ANNI	Francia			Inghilterra			Germania			Aumento dal 1899 al 1900			Aumento medio annuale dal 1895 al 1899		
	1898	1899	1900	1898	1899	1900	1898-1899	1899-1900	1900-1901	Francia	Inghilt.	Germania	Francia	Inghilt.	Germania
										0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Lunghezza esercitata . . .	37,255	37,494	38,109	34,870	34,920	35,186	48,280	49,041	49,930	1.6	0.7	1.8	0.9	0.6	2.0
Risultati d'esercizio.	Milioni	Milioni	Milioni	Milioni	Milioni	Milioni	Milioni	Milioni	Milioni						
Prodotti viaggiatori . . .	444	459	521	888	928	961	610	641	687	13.7	3.5	7.2	2.7	3.9	5.7
» grande velocità . .	137	146	154	168	175	184	68	71	87	5.5	5.2	23.0	4.9	4.3	5.6
» piccola velocità . .	768	790	816	1,242	1,316	1,350	1,451	1,528	1,579	3.3	2.6	3.3	3.4	4.2	5.4
» annessi.	29	27	26	131	147	150	170	192	185	»	»	»	»	»	»
Prodotti totali	1,377	1,422	1,517	2,429	2,566	2,645	2,299	2,432	2,538	6.7	3.1	4.5	3.2	4.3	5.5
Spese d'esercizio	707	730	824	1,412	1,517	1,634	1,371	1,460	1,584	12.9	7.7	8.5	2.3	5.4	7.2
Prodotto netto	670	692	693	1,017	1,049	1,011	928	972	954	0.1	3.7	1.8	3.9	2.3	4.0
Capitale d'impianto . . .	16,098	16,219	16,442	28,640	29,090	29,420	15,168	15,504	15,937	»	»	»	»	»	»
Interesse fornito dal prodotto netto al capitale (0/0). .	4.16	4.27	4.21	3.55	3.61	3.41	6.12	6.27	6	»	»	»	»	»	»
Prodotti chilometrici (fr.) .	37,000	37,900	39,800	69,600	73,400	75,200	47,600	49,600	50,800	5.0	2.4	2.4	2.0	3.8	4.5
Coefficiente d'esercizio . .	51 0/0	51 0/0	54 0/0	58 0/0	59 0/0	62 0/0	59 0/0	60 0/0	62 0/0	»	»	»	»	»	»

Il coefficiente di esercizio, ossia rapporto delle spese ai prodotti lordi, resta più basso in Francia che nei paesi vicini. Le spese non raggiungevano che il 51 0/0 dei prodotti in Francia, nel 1898 e 1899, mentre che erano dal 58 al 60 0/0 in Inghilterra ed in Germania.

Nel 1900, la Francia sale al 54 0/0, ma l'Inghilterra e la Germania giungono fino al 62 0/0.

Abbiamo spesso ricordato che non bisogna prendere il coefficiente di esercizio per misura della buona gestione ferroviaria, perchè è evidente che il rapporto della spesa al prodotto dipende da ben altre circostanze che dalla buona organizzazione dei servizi. Cionondimeno se si confronta la Germania alla Francia, sembra che tutte le circostanze che sarebbero di natura da rendere l'esercizio più costoso si trovano dalla parte francese. Tutti sanno che, più il traffico è intenso, più può essere esercitato economicamente, la parte costante delle spese divenendo relativamente meno importante; è la ragione che la Rete di Stato invoca, in Francia, per spiegare che il suo coefficiente di esercizio sia superiore a quello delle Compagnie; ora il prodotto chilometrico è di 50,000 franchi in Germania, mentre in Francia è di 40,000 franchi solamente. E' difficile credere che le condizioni tecniche di esercizio siano meno buone che in Francia, in un paese la cui più gran parte è assai meno accidentato. Il carbone, che rappresenta un così forte elemento di spesa, è del 15 o 20 0/0 più caro in Francia che in Germania. I salari sono sensibilmente più elevati in Francia ed il personale è meglio trattato per ciò che concerne le pensioni.

Si sostenne più volte, è vero, che le tariffe francesi sono più elevate, e che, quindi uno stesso prodotto corrispondeva a trasporti meno considerevoli; ma è un errore credere che per uno stesso servizio, le ferrovie francesi prendano delle tariffe più elevate che in Germania.

Le statistiche dell'anno 1900 dànno, per il costo medio del trasporto ad 1 chilometro le cifre seguenti:

	Viaggiatori	Merci
Francia . . .	3 c. 67	4 c. 67
Germania . . .	3 c. 44	4 c. 59

Per i viaggiatori vi è un margine del 6 0/0 a favore della Germania; soltanto, più di un quarto del traffico vi è fornito per la 4ª classe, comportante è vero dei prezzi bassissimi, ma pure delle condizioni di trasporto singolarmente inferiori a quelle che sono ammesse in Francia, poichè, sopra certe linee, questi viaggiatori non hanno sedili.

La varietà delle combinazioni messe a disposizione dei viaggiatori in Francia, fa beneficiare di prezzi ridottissimi tutti i rami del servizio suscettibili di svilupparsi, quando le tariffe diminuiscono.

Noi troviamo, a questo riguardo, un esempio dell'apprezzamento dei tedeschi in un articolo nel quale l'organo ufficiale dell'Unione delle Ferrovie germaniche ed austriache informa di un accordo intervenuto, recentemente, fra questa Unione e le Compagnie dell'Est della Francia, per i viaggi internazionali. La *Zeitung des Vereins*, dice che i negoziati intavolati dal 1889 furono assai laboriosi perchè « vi era in Francia un sistema sviluppatissimo di biglietti circolari, che offrivano al viaggiatore tali vantaggi che si poteva presto considerarli come un ideale e che era assai difficile di abbandonare questo sistema, in traffico internazionale, per sostituirvi il regime dell'Unione Tedesca ».

Per le merci, la differenza dei prezzi, nei due paesi, è insignificante, del 20 0/0 soltanto. Ora le Ferrovie tedesche hanno una proporzione assai più forte di trasporti pesanti, di carboni sopratutto, che comportano delle tariffe sensibilmente inferiori alla media. Il sistema di tariffazione in vigore in Germania spinge il pubblico a ricorrere, per il traffico minuto, all'intermediario degli spedizionieri, ai quali bisogna pagare i servizi con una rimunerazione che si aggiunge alla tassa percepita dalla ferrovia.

Per questa ragione, è incontestabile che, se il pubblico non pagasse, per gli stessi trasporti, sensibilmente di più in Germania che in Francia, la tassa media presenterebbe una differenza assai più marcata di quella constatata.

Gli spedizionieri sbarazzano d'altronde la ferrovia dalla fatica di riunire i colli di dettaglio per formare dei vagoni completi, di caricarli e di scaricarli, ciò che diminuisce le sue spese. Il prezzo unico applicabile in Germania ai colli isolati, il cui servizio è più oneroso e assai più elevato che la media dei prezzi in vigore in Francia.

Si può dire che se le ferrovie inglesi e tedesche spendono più delle francesi, fanno un migliore servizio?

Tutte le volte che si è stati condotti a fare un'inchiesta sopra questo punto speciale, si ha avuto un risultato contrario. E' in Francia che la legislazione impone alle ferrovie gli obblighi più stretti.

Si è visto ancora recentemente una prova nello studio a cui diedero luogo i reclami delle Camere di Commercio, circa il termine nel quale i vagoni debbono essere forniti agli industriali che fanno essi stessi il carico delle loro spedizioni.

Secondo i quaderni d'oneri delle ferrovie francesi, le Compagnie alle quali sono domandati dei vagoni hanno, per fornirli, un termine quasi eguale a quello di cui esse dispongono per effettuare tutte le operazioni del trasporto. Questo termine, con le proroghe stipulate come condizioni delle riduzioni di prezzi accordati dalle tariffe speciali, raggiunge spesso 10 o 15 giorni ed anche più. Purchè la Compagnia consegni le merci a destinazione nel termine legale, essa può liberamente disporre di questo tempo, e perciò, essa è in diritto di non fornire i vagoni che due o tre giorni prima che spiri il termine; se essa è certa di poter effettuare il trasporto nel tempo che le rimarrà.

Ben inteso, essa non usa che eccezionalmente di questa latitudine; ma nei momenti di grandi sollecitazioni, come vi furono nel 1900, essa è costretta talvolta a farlo.

La facoltà di ripartire così i trasporti eccezionali sopra un certo numero di giorni, senza avere da pagare indennità di ritardo, è anche il vero vantaggio che la ferrovia trova a stipulare il termine supplementare mediante il quale abbassa considerevolmente le sue tariffe.

I negozianti che hanno talvolta sofferto dell'insufficienza del materiale nel momento dell'intensità del traffico, hanno chiesto che fosse stabilito un termine più breve alle Compagnie per concedere il materiale che viene loro chiesto, ed in questa occasione fecero valere l'esempio che in Germania i termini di trasporto sono molto più brevi che in Francia.

Ora, a conti fatti, si trova che, se i termini sono brevi, ciò non potrebbe infastidire le Amministrazioni delle ferrovie che fissano esse stesse il punto di partenza. Il termine della fornitura dei vagoni non corre che quando la stazione speditrice ha concluso il contratto di trasporto apponendovi il suo timbro sulla lettera di vettura (tariffa germanica delle merci, parte I, divisione A, paragrafo 54). Non è dovuta indennità che se lo speditore non è in possesso dei vagoni che gli erano stati promessi; un vagone non è considerato definitivamente promesso che quando vi è una dichiarazione scritta; infine non si deve in nessun caso promettere dei vagoni, nemmeno verbalmente, prima di averli disponibili nella stazione. In queste condizioni è evidente che il pubblico è in balia' dell'Amministrazione.

In Austria, nel Belgio, in Olanda, sotto forme differenti, si trovano delle norme analoghe.

In Inghilterra, la ferrovia non è nemmeno tenuta di fornire dei vagoni per la maggior parte delle merci pesanti; che la Compagnia li fornisca o no, il solo obbligo legale che le si incombe è di effettuare i trasporti in un termine ragionevole, ed il giudice apprezza, in caso di litigio, se, avuto riguardo alle circostanze, il tempo impiegato è stato ragionevole.

Ciò che domina tutta la materia, in tutti i paesi esteri, è la norma che l'art. 453 del nuovo Codice di commercio tedesco dice assai chiaramente, quando spiega che le ferrovie sono tenute di accettare tutte le merci, purchè « il trasporto sia possibile, avuto riguardo ai mezzi ordinari di trasporto ». Come tutti gli altri industriali, come le miniere di carbone, la ferrovia non è obbligata di accettare le ordinazioni che nella misura a cui può far fronte. Senza dubbio, avendo un monopolio per la natura delle cose, non può essere padrona di rifiutare il traffico quando ciò le conviene; ma ha il diritto di prolungare il termine per dare sfogo al bisogno del traffico.

La Francia è il solo paese del mondo, che noi conosciamo, nel quale un termine invariabile sia fissato, in ogni tempo, per effettuare tutti i trasporti che si presenterebbero; non è quindi a meravigliarsi se questo termine deve essere un po' più lungo.

Parimenti, per i viaggiatori, il regolamento delle ferrovie germaniche (art. 26) specifica che nessuna indennità non è dovuta in caso di ritardo nella partenza o nell'arrivo ovvero di soppressione di un treno.

Non soltanto l'Amministrazione delle ferrovie tedesche ha così, in *diritto*, una latitudine considerevole, ma in *fatto*, il ministro è solo giudice del modo in cui ne usa.

Come faceva notare una petizione sottoposta al Landtag prussiano nella discussione dell'ultimo bilancio, il Ministro si controlla lui stesso e non ha ricorsi contro le decisioni che prende nell'organizzazione dei servizi che interessano cotanto la vita economica del paese.

Se adunque le ferrovie germaniche spendono per il loro servizio una parte maggiore dei loro prodotti, non è che che siano tenute, verso il pubblico, ad obblighi più stretti che i francesi. E siccome hanno maggior traffico, delle tariffe elevate come le francesi, un personale meno pagato, del materiale e del combustibile a minor prezzo, bisogna riconoscere che quando le nostre Compagnie riescono ad avere un coefficiente di esercizio assai più basso, vuol dire che esse non amministrano meno bene delle Amministrazioni di Stato di uno dei paesi i meglio amministrati del mondo.

Ciò non impedisce ai risultati finanziari delle ferrovie tedesche di essere molto superiori a quelli che si possono ottenere in Francia.

In un paese che, per una superficie equivalente, ha una popolazione una volta e mezza maggiore, una produzione di carbone quadrupla o quintupla, e lo sviluppo industriale corrispondente, non è a sorprendersi che i prodotti delle ferrovie siano del 40 0|0 superiori alle cifre raggiunte in Francia.

D'altra parte, occupando dei terreni meno costosi, comportando minor numero di opere d'arte, godendo di un prezzo di mano d'opera inferiore, la rete è costata assai meno nell'impianto. Si comprende adunque il prodotto netto al 6 od al 6 1|4 0|0 del capitale, mentre non è in Francia che del 4 e 4|2 0|0.

L'eccedenza del prodotto delle ferrovie è uno dei principali coefficienti del bilancio prussiano, e il pubblico si lagna vivamente della cura con la quale il Ministro delle Finanze veglia a che non siano ribassate le tariffe ed introdotti miglioramenti costosi nel servizio.

Tutta la discussione generale del bilancio delle ferrovie del 1902, in Prussia, si è svolta sopra questo argomento, e malgrado l'insistenza di diversi oratori, il Ministro delle Finanze ha altamente protestato contro ogni idea di disgiungere il bilancio delle ferrovie dal bilancio generale, del quale è l'elemento essenziale. Si è vivamente protestato contro la politica di economia che faceva prevalere De Miquel; ma il suo successare, De Rheinbabeu, si è mostrato di essere un guardiano severo del prodotto netto delle ferrovie, chiave della vita del suo bilancio, e si oppose alla riduzione delle tariffe viaggiatori costantemente reclamata.

Ma non dipende da lui di impedire a questo prodotto di subire il contraccolpo degli aumenti del prezzo del combustibile o quello delle fluttuazioni del traffico.

I risultati provvisori dell'esercizio 1901-1902 dànno dei prodotti stazionari per i viaggiatori ed una diminuzione di 50 milioni circa per le merci. Per l'esercizio 1902-1903, De Thielen prevede una diminuzione del prodotto netto di 75 milioni in rapporto alle previsioni del bilancio 1901-1902. Dato che il capitale d'impianto non cessi di aumentare, in seguito ai miglioramenti sempre necessari, si vede che le disponibilità diminuiranno notevolmente. Se in Francia la garanzia d'interesse fa pesare sul bilancio la maggior parte delle diminuzioni delle ferrovie, in Prussia è la totalità di queste diminuzioni che viene a turbare le previsioni del bilancio, e bisogna riconoscerlo che il regime delle ferrovie di Stato non offre meglio il modo di attenuare queste differenze che il regime delle Compagnie.

LE OFFICINE LIBERE ED I SINDACATI AGLI STATI UNITI
PEI DIVERSI PRODOTTI SIDERURGICI

(*Continuazione e fine — Vedi N. 36*).

37) *Nicholson File Company*. — Capitale: azioni ordinarie, doll. 1 milione. Sei officine fabbricanti lime. Indirizzo: Providence, Rhode-Island.

38) *Niles-Bement-Pond Company*. — Capitale: azioni privilegiate, doll. 3 milioni; ordinarie, doll. 5 milioni. Cinque officine negli Stati di New-York, Ohio, Connecticut, fabbricanti macchine-utensili, martelli a vapore ed apparecchi elettrici. Indirizzo: 136 e 138, Liberty-Street, New-York.

39) *Otis Elevator Company*. — Capitale: azioni privilegiate, doll. 4,449,800; ordinarie, doll. 6,350,000. Otto officine negli Stati di New-York, Illinois, Massachussets, fabbricanti elevatori. Indirizzo: 71, Broadway, New-York.

40) *Pensylvania Steel Company*. - Capitale: azioni privilegiate, doll. 16,500,000; ordinarie, doll. 10,700,000; obbligazioni, doll. 7,000,000. Nove officine, miniere, cave, e partecipazione nelle miniere e cave di Pensylvania, nel Maryland ed a Cuba, laminatoi ed officine per costruzione di ponti, producenti 800,000 tonnellate di fondita, 600,000 tonn. di acciaio, 480,000 tonn. di rotaie e 18,000 tonnellate di fondite in acciaio, navi in acciaio e ponti. Indirizzo: Girard Building, Filadelfia.

41) *Pittsburgh Stove and Range Company*. — Capitale: azioni privilegiate, doll. 1 milione; ordinarie, idem. Nove officine in Pensylvania, fabbricanti all'anno da 75 a 80,000 stufe di ogni genere. Indirizzo: Darrah and Robinson Street, Allegnany, Pensylvania.

42) *Pittsburgh Valve, Fonudry and Construction Company*. — Capitale: azioni ordinarie, doll. 1,150,000. Cinque officine a Pittsburgh, producenti da 1,500,000 a 2,000,000 di dollari all'anno di tubi e pezzi di fonderia. Indirizzo: Duquesne Way and Fifthstreet, Pittsburgh.

43) *Pressed Steel Car Company*. — Capitale: azioni privilegiate, doll. 12,500,000; ordinarie, idem; obbligazioni, doll. 4,500,000. Sette officine in Pensylvania e nell'Illinois, fabbricanti all'anno 35,000 vagoni, 270,000 pezzi inerenti. Indirizzo: Tradesmen's Building, Pittsburgh, Pensylvania.

44) *Railway Steel Spring Company of America*. — Capitale: azioni privilegiate, doll. 10 milioni; ordinarie, idem. Sei officine, producenti 40,000 tonn. di sbarre e 75,000 tonn. di molle in acciaio per materiale rotabile ferroviario. Indirizzo: Broadway 71, New-York.

45) *Republic Iron and Steel Company*. — Capitale: azioni privilegiate, doll. 20,356,900; ordinarie, doll. 27,191,000. Dodici miniere, due officine per la produzione del coke, 3 cave di talco, 7 officine fonderie, 3 acciaierie, 22 laminatoi, ecc. Indirizzo: Chicago Stock Exchange Building, Chicago.

46) *Sharon Steel Company*. — Capitale: azioni ordinarie, doll. 7,200,000; obbligazioni, doll. 2,000,000. Sette officine, producenti annualmente 200,000 tonn. di fondita, 300,000 tonn. di lingotti d'acciaio, 75,000 tonn. di fili, 1,000,000 di barili di punte, 125,000 tonn. di verghe e 300,000 tonn. di prodotti laminati diversi. Indirizzo: Sharon, Pensylvania.

47) *Sloss-Sheffield Steel and Iron Company*. — Capitale: azioni privilegiate, doll. 6,700,000; ordinarie, 7,500,000 dollari; obbligazioni, doll. 4,000,000. Sei officine, cave e miniere nell'Alabama, producenti 1 milione di tonnellate di carbone, 350,000 tonn. di coke, 550,000 tonnellate di minerali di ferro e 220,000 tonnellate di fondita. Indirizzo: Birmingham Alabama.

48) *Southern Car and Foundry Company*. — Capitale: azioni privilegiate un milione di dollari; ordinarie idem. Quattro officine nell'Alabama e nel Tennesee, producenti 30,000 tonn. di prodotti laminati, 9000 tonn. di prodotti forgiati, 27,100 vetture ferroviarie, 65,000 ruote, 36,000 assi e 12,000 tonnellate di prodotti in fondita malleabile. Indirizzo: Birmingham, Alabama.

49) *Standard Chain Company*. — Capitale: azioni privilegiate, 1,031,400 dollari; ordinarie, 1,277,200 dollari; obbligazioni, 588,000 dollari. Dodici officine producenti annualmente 49,000 tonnellate di catene. Indirizzo: Frich Building, Pittsburg, Pensylvania.

50) *Standard sanitary Manufaturing Company*. — Capitale: azioni privilegiate, 1,831,300 dollari; ordinarie, 2,067,400 dollari; obbligazioni, 1,804,000 dollari. Nove officine negli Stati di Kentucky, Michigan, Illinois, Wisconsin e Pensylvania producenti apparecchi sanitari, impianti domestici e distribuzione d'acqua. Indirizzo: Pittsburg, Pensylvania.

51) *Standard Screw Company*. — Capitale: azioni privilegiate, 900,000 dollari; ordinarie, 400,000 dollari; obbligazioni, 310,000 dollari. Quattro officine negli Stati di Michigan, Massachusset e Illinois producenti viti e macchine per viti. Indirizzo: 2, North Canal Street, Chicago.

52) *Susquehannah Iron and Steel Company*. — Capitale: azioni privilegiate, 7 1\|2 milioni di dollari. Sei officine nello Stato di Pensylvania, due officine per la produzione della fondita e cinque laminatoi producenti 120,000 tonn. di prodotti finiti. Indirizzo: Girard, Building, Filadelfia.

53) *Tennesse Coal, Iron, and Bailroad Company*. — Capitale: azioni ordinarie, 22,553,000 dollari; obbligazioni 27,054,000 dollari. Sei officine, cave, miniere, ferrovie e porti di carico al mare negli Stati del Tennesee e di Alabama. 30 Officine carbone producenti 20,000 tonn. al giorno, 3732 forni coke producenti 6000 tonnellate al giorno, 29 miniere producenti 8800 tonnellate; 20 alti forni producenti 3500 tonnellate; 2 acciaierie di 1040 tonnellate; un laminatoio di 200 tonnellate; 2 fonderie di 80 tonnellate. Le vendite raggiunsero nel 1901: fondita e ferro manganese, 572,435 tonnellate; carbone 1,672,814 tonnellate; prodotti greggi acciaio 81,215 tonnellate; prodotti finiti acciaio 81,205 tonnellate; idem. in ferro 20,475 tonnellate; coke 22,899 sacchi. Indirizzo: Birmingham, Alabama.

54) *Thomas Iron Company of Pensylvania*. — Capitale: azioni ordinarie, 2 1\|2 milioni dollari. Quattro officine nello Stato di Pensylvania con 10 alti forni producenti 75,000 tonnellate di fondite diverse. Indirizzo: Easton, Pensylvania.

55) *Tidewater Steel Company*. — Capitale: azioni ordinarie, doll. 1 1\|2 milioni. Due officine con alto forno in Pensylvania e due laminatoi, producenti tonn. 75,000 di fondita all'anno, 60,000 prodotti greggi d'acciaio e 50,000 di latta. Indirizzo: Chester, Pensylvania.

56) *United States Cost Iron Pipe and Foundry Company*. — Capitale: azioni privilegiate, doll. 12,106,300; ordinarie, idem.: obbligazioni, doll. 1,960,377. Dieci officine negli Stati di Pensylvania, Ohio, New-Yersey, New-York, Kentuchy, Tennesee, Alabama, Wisconsin, producenti 450 mila tonnellate all'anno di tubi in fondita ed altri pezzi di fonderia. Indirizzo: 80, Broadway, New-York.

57) *United States Steel Corporation*. — Azioni privilegiate, doll. 310,173,778; ordinarie, doll. 508,212,544; obbligazioni, doll. 553,450,000. Tredici compagnie e sindacati di officine, cioè: Carnegie Company, Federal Steel Company, National Steel Company, National Tube Company, American and Steel and Wire Company, American Tin Plate Company, American Steel Hoop Company, American Sheet Steel Company, American Bridge Company, Lake Superior Consolidated Iron Mines, Shelley Steel Tube Company, Pittsburgh Steamship Company, Oliver Ironmining Company. Ferrovie, navi e porti sui grandi laghi. Produzione per l'anno terminante il 31 marzo 1902: minerali di ferro tonn. 13,326,705, coke tonn. 9,079,142. Acciaio Bessemer 6,262,202, crogiuolo 2,772,378. Prodotti lavo-

rati: rotaie, tonn. 1,675,628, latta 742,501, acciai di vendita 1,236,343, latta lavorata 415,299, ferro bianco 404,746, filo e derivati 1,078,838, tubi 693,635, assi e pezzi di forgia 90,659, accessori di rotaie 127,582, ponti 489,506, diversi 50,877 tonnellate. Indirizzo: 71, Broadway, New-York.

58) *Virginia Iron Coal and Coke Company.* — Capitale: azioni ordinarie, doll. 8,425,000; obbligazioni, dollari 10 milioni. Trenta officine e miniere nello Stato di Virginia, producenti all'anno tonn. 1,250,000 di carbone, 450,000 di coke e 800,000 di fondite di barre d'acciaio e prodotti lavorati. Indirizzo: 80, Broadway, New-York.

59) *Warwick Iron and Steel Company.* — Capitale: azioni ordinarie, doll. 1,444,740. Un'officina con due alti forni, producenti 185,000 tonn. di fondita all'anno. Indirizzo: Pottstown, Mongommery County, Pensylvania.

60) *Yongstown Iron Sheet and Tube Company.* — Capitale: azioni ordinarie, doll. 4 milioni. Due officine, producenti all'anno 60,000 tonnellate di latta e tubi in ferro.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Ferrovia del Sempione.

Annunciasi che prossimamente il Ministro dei Lavori Pubblici, on. Balenzano, si recherà a visitare i lavori del Sempione. Vi si recherà pure l'on. Ministro della Guerra, generale Ottolenghi, per le deliberazioni definitive da prendersi circa le opere di difesa degli approcci al Sempione che sono allo studio e alle somme che necessiteranno per provvedervi.

><

La provincia di Milano, invitata dal Governo a convocare nel settembre la conferenza per intendersi fra gli enti interessati per le sovvenzioni votate pel riscatto del Sempione da parte della Federazione Svizzera, ha proposto di differirne la convocazione.

><

Il Ministro del Commercio Francese ha diramato una circolare ai Prefetti per invitarli a far esaminare dai Consigli generali la quistione del modo in cui possono essere migliorate, nell'interesse generale, le linee d'accesso alla Ferrovia del Sempione.

><

Per la direttissima Roma-Napoli.

Il 26 corrente si radunerà la Commissione permanente per le concessioni di acque pubbliche allo scopo di esaminare molte domande di concessione inoltrate dai privati per derivazioni di acqua dal Volturno, dal Liri e loro affluenti, in rapporto alla trasformazione in trazione elettrica dell'attuale linea Roma-Napoli e costruenda direttissima.

><

Per il riscatto della Mortara-Milano.

Il Ministro Di Broglio accettò le conclusioni della Commissione per il riscatto delle ferrovie private, le quali sono favorevoli al riscatto delle linee Mortara-Vigevano e Vigevano-Milano. Di ciò fu informato il Ministero dei Lavori Pubblici, perchè provveda per la parte che gli spetta onde effettuare il riscatto delle due linee il quale dovrebbe avere effetto il 1° gennaio 1903.

><

Per la linea Colico-Sondrio.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici accolse la proposta per una variante al rivestimento della calotta della galleria Colmo di Dazio della linea Colico-Sondrio.

><

I prodotti delle Ferrovie italiane dal 1° luglio al 31 agosto 1902.

Dal prospetto dei prodotti lordi approssimativi delle Strade Ferrate costituenti le Reti principali Mediterranea, Adriatica e Sicula e delle altre Ferrovie del Regno, compilato dal R. Ispettorato Generale dal 1° luglio al 31 agosto 1902, in confronto con quelli del corrispondente periodo dell'esercizio precedente togliamo le cifre seguenti:

Rete Adriatica. — Per la *Rete principale* i prodotti ammontarono nel periodo suddetto a L. 21,825,867 contro L. 20,419,470 nel periodo corrispondente dell'esercizio 1901-902, con un aumento quindi di L. 1,406,397.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 5,858.867.

Per la *Rete secondaria* L. 1,888,703 contro L. 1,729,423 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente, con un aumento quindi di L. 159,280.

Rete Mediterranea. — Per la *Rete principale* complessivamente, per il periodo suindicato, i prodotti ascesero a L. 25,017,502 contro L. 24,210,396 nel corrispondente periodo dell'esercizio 1901-902. Vi ha quindi un aumento di prodotto di L. 807,106.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 6,685,582.

Per la *Rete secondaria* L. 1,137,803 contro L. 1,074,468 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente e con un aumento di L. 63,335.

Rete Sicula. — Per la *Rete principale* i prodotti ammontarono nel periodo suindicato a L. 1,666,540 contro L. 1,622,009 nel periodo corrispondente dell'esercizio 1901-902, con un aumento quindi di L. 44,531.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 49,224.

Per la *Rete secondaria* L. 406,109 contro L. 360,123 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente, con un aumento di L. 45,986.

Lo Stato complessivamente partecipa ai prodotti delle tre Reti secondarie nella somma di L. 3,062,068.

Da queste cifre pei due primi mesi dell'esercizio finanziario 1902-1903 risulta un maggior prodotto di lire 2,526,635 per le tre grandi Reti, principali e secondarie.

><

Per la tassa erariale sulla linea di Massa-Follonica.

Il sindaco di Massa Marittima, in seguito ad incarico di quel Consiglio comunale, ha rivolto istanza al Ministero dei Lavori Pubblici affinchè voglia concedere una tenue riduzione della tassa erariale sul prodotto dei viaggiatori, per la linea Massa Marittima-Follonica (Porto) stata domandata dalla Società concessionaria della linea, la quale Società si sarebbe dichiarata disposta ad applicare in compenso una tariffa chilometrica ridotta, con che verrebbe a risentire sensibile beneficio la popolazione di quella città.

Alla domanda della Società è stato risposto negativamente, non ritenendosi dal Governo che, allo stato attuale della legislazione, si potesse ritenere applicabile alla ferrovia predetta la disposizione dell'art. 8 della legge 9 giugno 1901, n. 229, per l'esercizio economico di linee o tratti di linee di carattere locale compresi nelle reti del Mediterraneo, dell'Adriatico o della Sicilia.

Ci risulta però che il Ministero dei Lavori Pubblici ha dato affidamento al predetto signor sindaco che lo stato attuale delle cose potrà mutare se dal Senato del Regno verrà sanzionato il progetto di legge, già appro-

vato dalla Camera dei deputati, il quale contiene apposito articolo (11) con cui viene data facoltà al Governo di attuare con Decreto Reale il servizio economico anche alle linee in concessione all'industria privata.

><

Biglietti cumulativi a favore dei forestieri dall'estero. e diretti oltr'Alpe.

L'Associazione nazionale italiana per il movimento dei forestieri, in relazione ai voti manifestati nel Congresso da essa tenuto or non è guari, ha rivolto istanza al Ministero dei Lavori Pubblici affinchè voglia fare invito alle Società ferroviarie perchè istituiscano biglietti cumulativi, con prezzi ridotti a favore dei forestieri che provengono dall'estero e sono diretti oltr'Alpe.

Ora, per quanto a noi sembra, i voti di quella Associazione sono già pienamente appagati senza che occorrano nuovi provvedimenti.

Infatti, pei viaggi a prezzo ridotto, dalle stazioni di confine (Ventimiglia, Modane, Luino, Chiasso, Ala, Udine e Pontebba) nonchè dalle agenzie estere e dalle stazioni principali dell'Austria, della Germania, della Francia, ecc., si distribuiscono biglietti circolari per viaggi al sud delle Alpi, i quali offrono le più svariate combinazioni d'itinerario e permettono altresì ai *touristes* di entrare in Italia da un transito per uscirne da un transito opposto.

Trovasi poi in vigore la nota tariffa speciale pel trasporto delle comitive di escursionisti in base alla quale possono combinarsi itinerari a volontà dei viaggiatori e viene accordata una riduzione che arriva fino al 41.50 0[0 sulla tariffa media qnando lo sviluppo del viaggio raggiunga i 2000 km.

Inoltre i forestieri che desiderano fare dei viaggi in Italia possono valersi, come difatti frequentemente si valgono, dei biglietti ad itinerario combinabile essendo ormai la relativa tariffa abbastanza conosciuta anche all'estero.

><

Istanza della Camera di commercio di Bergamo per biglietti speciali.

La Camera di commercio di Bergamo si è rivolta all'Ispettorato governativo delle Strade ferrate e questi ha raccomandato alle Società esercenti i seguenti voti;

1) abilitazione della stazione di Bergamo, al pari di altre stazioni anche meno importanti, al rilascio dei biglietti speciali di abbonamento speciale a zone, onde poter usare in giornata di una facilitazione che si presenta comoda ed opportuna per accudire in determinato periodo di tempo a prefissi affari;

2) istituzione di biglietti di andata e ritorno a lungo percorso e specialmente da Bergamo per Verona, Padova, Venezia, Torino e Genova, colle quali città Bergamo ha frequenti relazioni di affari;

3) istituzione di biglietti a serie, oltrecchè per Milano, per Brescia, Lecco e Treviglio;

4) istituzione di biglietti internazionali per Lugano, Bellinzona, Lucerna e Zurigo per tutte e tre le classi;

5) biglietti di andata e ritorno per Como (via Lesegno), per Novara (via Milano) e per Monza;

6) inclusione nell'itinerario dei viaggi circolari combinati corrispondenti ai n. 52, 53, 55, 106, 107, 113, 114, 116 e 117 della stazione di Bergamo.

A questo proposito ci risulta che l'Ispettorato ferroviario governativo non ha potuto ottenere dalle Società ferroviarie che soltanto qualcuna delle facilitationi invocate, sostenendo questo che le domande della Camera di commercio di Bergamo non erano suffragate da ragioni di veri bisogni dipendenti dal traffico che si esplica in quella stazione ferroviaria.

><

Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

(Affari trattati nell'adunanza del 17 settembre 1902).

Maggiore spesa occorrente pei lavori di formazione del nuovo piazzale della stazione di Genova P. P. con galleria d'allacciamento a quella della traversata ed opere accessorie.

Progetto per la costruzione di due stradelle laterali alla ferrovia Messina-Catania-Siracusa per mettere in comunicazione le due strade comunali di Monteforte in Comune di Calatabiano.

Liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Ioti per consolidamento della costa montuosa fra i chilometri 369.885-369.975 della linea Battipaglia-Reggio.

Transazione coll'Impresa Geraci, assuntrice dei lavori di riparazione dei guasti causati dal torrente Zappulla alla ferrovia Messina-Patti-Cerda.

Domanda della Ditta Raffaele pel condono della multa inflittale per ritardata ultimazione dei lavori per trasformare in stazione la fermata di Galatone.

Proposta per raddoppiare la luce del ponticello al km. 96.044 della linea Bari-Taranto e per altri lavori in corrispondenza al detto manufatto.

Consolidamento del ponticello al km. 210.748 della linea Pescara-Aquila-Terni.

Proposta della Società Adriatica per modificazioni al Capitolate amministrativo per le provviste di materiali metallici d'armamento.

Proposta della Società Adriatica per acquisto di materiali metallici d'armamento.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica:

Impianto delll'illuminazione elettrica nella stazione di Perugia, L. 1700.

Impianto di sei piattaforme da m. 2.215 nelle officine del materiale mobile di Foggia, L. 5660.

Costruzione di una scogliera di difesa dal fiume Tevere, fra i km. 84.358 e 84.444 della linea Roma-Firenze, L. 18,500.

Rifacimento e completamento massicciata fra i chilometri 20.435.50 e 21.884.09 e fra i km. 28.666.80 e 31.250.60 della linea Bologna-Padova, L. 25,500.

Impianto d'una stufa nell'ufficio del capo-stazione di Casalecchio di Reno, L. 100.

Impianto di una stufa nel fabbricato viaggiatori della stazione di Borgo Panicale, L. 90.

Trasformazione di 5 carrozze AT e 5 BT in miste intercomunicanti ABI, L. 50,550.

Impianto di sonerie elettriche di controllo dei segnali a disco sulle garette dei deviatoi estremi nella stazione di Pontelagoscuro, L. 270.

Rete Mediterranea:

Prolungamento del terzo binario e spostamento della cabina di blocco in stazione di Pieve Sori, L. 20,415.

Costruzione di una briglia a difesa delle fondazioni del muro a mare nella stazione di Bonassola, L. 61.500.

Riparazione danni prodotti dalla mareggiata del 26 e 27 novembre 1898 ad ovest della stazione di Sestri Levante, L. 1060.

Applicazione dei portasegnali e della corda di manovra del segnale d'allarme a campana a 8 bagagliai del gruppo

MAR NERO
RUSSIA
PERSIA
MAR CASPIO
MARE MEDITERRANEO
Deserto Siriaco
CIPRO
RODI
ANDRINOPOLI
COSTANTINOPOLI
Scutari
Eragli
Sinope
SAMSUN
Ordre
TREBIZONDA
Poti
Batum
Borjam
Tiflis
BAKU
Tossia
Boli
Ismidt
Panderma
Mudania
Brussa
Biledjik
Simay
Kutahia
Eskichehir
ANGORA
Merzifoun
Amasia
Chabs
ERZERUM
SIVAS
Eufrate occid.
Eufrate orient.
Mouche
Van
Bitlis
Soma
Magnesia
Ala Chehir
Afium Karahissar
SMYRNE
Kassaba
Aidin
Diner
Koniah
Cesaree
ANTI TAURO
MONTE TAURO
Adona
Mersina
Selefke
Youmurtalik
Marache
DIARBEKIR
Tigri
URFA
Biredjik
Alessandretta
ALEPPO
SUEDIE
MOSOUL
Hane Kin
Hama
Homs
Tripoli
Palmira
BEYRUT
DAMASCO
BAGDAD
Kerbela
Nedjef
Hauran
Jaffa
Gerusalemme
Alessandria
Nilo
PORTO SAID
Ismailia
CAIRO
SUEZ
Chamie
Babilonia
Eufrate
BASRA
Kovet
Golfo Persico
Ferrovie in esercizio.
" progettate dall'Ing. V. Pressel.
Linea di Bagdad-Golfo Persico (concessa).
Altri progetti.
Scala 1:7.000000

17506-17575, adibiti al servizio diretto Torino-Ginevra-Parigi, L. 456.

Consolidamento di un tratto della scarpata destra della trincea detta di Civitella, alla progressiva 225.025 della linea Montepescali-Asciano, L. 1400.

Rimozione del motore a vapore da 6 HP e relativa caldaia esistente nel deposito locomotive di Alessandria, suo trasporto e reimpiego nella squadra rialzo veicoli di Milano P. R, L. 490.

Sistemazione degli appoggi del ponte sul Serchio a Migliarino, L. 16,100.

RETE SICULA:

Impianto comunicazione telefonica fra Messina Porto e Messina Succursale, L. 360.74.

Trasformazione di 10 carri scoperti a sponde basse da 24 tonn. in carri a sponde alte, L. 8000.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

La seconda sezione del Consiglio di Stato, con suo recente parere, provocato da un ricorso della Società Cooperativa di Pontelongo contro la Direzione generale delle opere idrauliche, ha ritenuto che in una licitazione fra Società cooperative, quando siano state presentate più offerte eguali, corrispondenti al massimo indicato nella scheda ministeriale, non viola alcuna disposizione di legge o di regolamento, il presidente dell'asta, che applicando l'art. 88 del regolamento sulla contabilità dello Stato, proceda al sorteggio fra le varie offerte identiche.

Il Consiglio di Stato ha però opinato che ad evitare possibili equivoci sia bene stabilire nelle condizioni di appalto, che ove si presentino offerte eguali, ma non suscettibili di miglioramento per causa del limite massimo prestabilito dal Ministero, sia applicabile l'art. 88 del regalamento di contabilità generale dello Stato.

Contro la decisione del presidente dell'asta, la Società ricorrente aveva sostenuto: *in diritto: a*) che fu violato l'art. 88 succitato, perchè il presidente avrebbe dovuto tentare una gara per il miglioramento delle offerte avute; *b*) che i presidenti delle Società non avevano facoltà di consentire al sorteggio; *in fatto: c*) che prima di trarre la sorte non erasi precisato se l'aggiudicataria del lavoro doveva essere la Società estratta o quella non estratta; *d*) che la formazione e chiusura dei biglietti da sorteggiare non venne fatta alla presenza dei presidenti delle due Società.

><

Sentenze di Cassazione, di Corte d'Appello, ecc.

La Cassazione di Roma, a sezioni unite, ha emessa sentenza in materia di *Strade vicinali* (Usurpazione del suolo stradale. Azione dei coutenti per la ripristinazione. Competenza giudiziaria), colla quale sentenza si stabilisce che spetta ai tribunali ordinari conoscere dell'azione con la quale un proprietario di fondi, nella sua qualità di coutente d'una strada vicinale, chiede la riduzione in prlstino ed il rifacimento dei danni contro la usurpazione del suolo stradale e l'arbitraria chisura del passaggio da un altro frontista.

— La Cassazione di Firenze, in materia di *Arbitri* (Clausola compromissoria. Compromesso. Estremi. Pretore. Competenza. Deposito di atti), ha emesso recentemente sentenza colla quale si stabilisce quanto segue: « La clausola compromissoria può essere ritenuta dal giudice del merito come un vero compromesso, quando le controversie siano determinate (anche in modo generico e complessivo) e sia nominato l'arbitro. Il pretore non ha competenza di esaminare il merito del lodo e del compromesso, ed egli è tenuto a darvi l'esecutorietà previo il solo esame delle formalità prescritte dalla legge. A norma di legge è necessario il deposito, presso il pretore, soltanto del lodo e del compromesso ».

— In materia di *Appalti* (Giudizio arbitrale. Annullamento del lodo. Autorità giudiziaria. Fatti nuovi. Modificazione dell'oggetto della controversia. Altro giudizio arbitrale. Cassazione della ragione del contendere), la Corte di appello di Firenze con sua recente sentenza ha stabilito quanto appresso: « Dichiarata la nullità del lodo, la questione di merito non può essere proposta all'Autorità giudiziaria se non nei precisi termini coi quali fu proposta al giudizio arbitrale; e quando per un fatto nuovo venga a modificarsi l'oggetto della controversia, e questo sia compenetrato in altri quesiti successivamente sottoposti ad altri arbitri, cessa, anche per connessità, la ragione del contendere intorno alla prima domanda davanti all'autorità giudiziaria ».

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, d'accordo cogli altri Ministri interessati, ha approvato le seguenti proposte delle Amministrazioni ferroviarie, relative a concessioni speciali di tariffe;

1) Proposta della Mediterranea di mantenere in vigore, fino al 31 dicembre p. v., la concessione accordata alla Ditta C. L. Rodolfo, per trasporto di pietrisco;

2) Proposta dell'Adriatica riguardante la proroga per un altro anno, a decorrere dal 1° settembre corrente, della concessione accordata alla Ditta Alberto Vegezzi, per trasporto di sale da Mantova a Cremona;

3) Proposta della Mediterranea, per la quale la concessione accordata alla Società Italo-Americana pel trasporto di petrolio a carro completo, è rinnovata alle stesse condizioni pel periodo dal 1° ottobre 1902 al 30 giugno 1903, riducendosi il quantitativo minimo di impegno a tonn. 7500;

4) Proposta dell'Adriatica per concessione alla Ditta Senoner di eseguire i suoi trasporti di fusti vuoti alle seguenti condizioni: 1) contro impegno di un quantitativo minimo annuale di tonn. 80 di fusti vuoti da trasportarsi da Mantova a Cormons, transito per Trieste, si accorda, per il percorso italiano, il complessivo prezzo speciale di L. 17.80 la tonnellata (diritto fisso compreso) applicabile in via di rimborso; 2) per detti trasporti la Ditta utilizzerà esclusivamente i vagoni esteri coi quali giungono a Mantova i fusti pieni di birra; 3) il numero dei fusti vuoti ritornati a Trieste non dovrà eccedere il numero di quelli pieni ricevuti nello stesso periodo;

5) Proposta della Mediterranea di rinnovare alle stesse condizioni per un altro anno la concessione accordata alla Ditta Rubini e Comp. per trasporto di merci varie da e per Como-Lago e Lecco;

6) Proposta dell'Adriatica per rinnovazione alle stesse condizioni già vigenti, ed al nome della Ditta Discorsi e Bonardi, della concessione accordata alla Ditta Fratelli Tavella, per trasporti di sale e tabacchi. La concessione avrà la durata dal 1° luglio 1902 al 30 giugno 1905, salva la facoltà di disdetta di un mese prima almeno della scadenza dei primi due anni concessionali;

7) Proposta della Mediterranea per concessione alla Ditta Mangili di effettuare i suoi trasporti di merci varie da Milano per Luino e Locarno in destinazione dell'estero, al prezzo speciale di L. 8.50 la tonnellata,

compreso il diritto fisso. Le spedizioni devono farsi a vagone completo con carico minimo non inferiore alle quattro tonnellate. La concessione è valida dal 1° settembre 1902 al 30 giugno 1903 ed il quantitativo minimo d'impegno sarà di 400 tonnellate di merci delle prime quattro classi;

8) Proposta dell'Adriatica per concessione alla Ditta Semler e Gerhart di effettuare i suoi trasporti di zolfo macinato da Venezia Marittima per Desenzano, Lonato, Rezzato e Brescia, al prezzo di L. 13.50 la tonnellata, tutto compreso, con obbligo di eseguire a propria cura, rischio e spese le operazioni di scarico nelle stazioni di arrivo. La concessione è valida per un anno ed il quantitativo minimo d'impegno è fissato in tonn. 500;

9) Proposta della Mediterranea concernente la proroga a tutto dicembre del corrente anno della concessione accordata alla Ditta Rimini e Fogliotto per i tuasporti di ghiaia e di calce che essa deve effettuare.

— Con decreto del Ministro dei Lavori Pubblici, in data 30 agosto 1902, è stata approvata a titolo di esperimento, per la durata di due anni, la tariffa eccezionale n. 1010, piccola velocità, da applicarsi in via di rimborso alle spedizioni di asfalto a vagone completo da San Valentino Caramanico e destinati all'estero per i transiti di Chiasso, Peri, Pontebba e Cormons.

— Con Reale Decreto recente poi venne decretato quanto segue: « Con decorrenza dal 1° novembre 1902, in via di esperimento per due anni, sui prezzi della serie *A* della tariffa speciale n. 1010 precitata, è ordinato l'abbuono del 15 0[0, e sui prezzi della serie *B* l'abbuono del 20 0[0, i quali abbuoni saranno a carico della quota di compartecipazione dell'erario ai relativi trasporti. I prezzi depurati dell'abbuono si applicheranno in via di rimborso a trasporti compiuti di almeno 5000 tonnellate in un anno. Le somme risultanti dalle differenze tra i prezzi stessi e quelli che saranno applicati all'atto della spedizione in base alle tariffe normali saranno dalla Società ferroviaria corrisposti, in ogni caso, alla Ditta mittente su presentazione delle ricevute in partenza dei singoli trasporti e previa verificazione dell'avvenute svincolo delle spedizioni da parte dei destinatari ».

Il Decreto Reale suddetto sarà a tempo opportuno presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

I due provvedimenti di cui sopra hanno lo scopo di rendere possibile al detto prodotto nazionale di lottare sui mercati di Berlino, Norimberga e Monaco, coi prodotti similiari dell'Alsazia e della Svizzera; tenuto conto che per agevolare questa nostra industria ed il relativo traffico non sono state sufficienti le facilitaziani state fin qui accordate.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia del Lago di Garda. — Alla punta di S. Vigilio sul Garda si tenne l'adunanza del Comitato per la costruzione d'una ferrovia che congiunga le reti italiane a Riva di Trento. Erano presenti i due presidenti onorari Miniscalchi e Malfatti, e il presidente effettivo conte Giuliari. Fu discusso ed approvato il piano finanziario. Il preventivo è di L 12,400,000, e i sussidi della provincia e Comune L. 1,400,000.

Ferrovia Saronno-Appiano-Olgiate. — Un Comitato promotore ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici il progetto di massima di una ferrovia da Saronno-Appiano-Olgiate, in provincia di Milano, del costo di lire 120,000 al chilometro, chiedendo il sussidio di lire 1500 al chilometro per 70 anni.

Ferrovia Pavia-Lodi-Crema-Brescia. — In una recente adunanza tenuta a Lodi dal Comitato promotore di questa ferrovia fu approvato un ordine del giorno col quale, confermando la opportunità che il tracciato della linea per la ferrovia Pavia-Lodi-Crema-Brescia debba essere quello risultante dal progetto Mantegazza, si dette incarico ai membri del Comitato esecutivo di ogni provincia di proporre entro il prossimo settembre le varianti che ritenessero opportune in ogni regione, salvo approvazione definitiva del Comitato esecutivo.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio al 10 settembre 1902.* — Nella decade 1°-10 settembre 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 4,586,456.29, con un aumento di L. 217,639.87 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio al 10 settembre 1902 si ragguaglia a L. 30,498,483.03, presentando un aumento di L. 217,639.87 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 10 settembre 1902.* — Nella decade 1°-10 settembre 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 3,263,685.29, con un aumento di lire 252,407.10 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 10 settembre 1902 si ragguaglia a L. 90,177,247.67, e presenta un aumento di lire 6,277,081 58 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio al 31 agosto 1902.* — Nella decade dal 21 al 31 agosto 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 391,335, e presentano una diminuzione di L. 10,091 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 31 agosto 1902 ammontano a L. 2,126,485, con un aumento di L. 111,102 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Francesi. — La Compagnia P. L. M. ha aperto il 15 corrente le seguenti linee:

a) Sezione della linea da Saint Bonnet le Château a Sembadel, compresa fra Craponne e Sembadel.

Questa sezione ad un solo binario, lunga 14 km., comprende una stazione e due fermate.

b) Sezione della linea da Ambert a Darsac fra Arlanc e Darsac.

Questa sezione, lunga 50 km. ad un solo binario, oltre le stazioni estreme, comprende le sei stazioni seguenti:

Saint-Sauveur, Saint-Alyre, La Chapelle-Geneste, La Chaise Dieu, Sembadel (biforcazione della linea di Saint-Bonnet-le-Château), Allègre, e 3 stazioni: Mayres, Moulet, Céaux-d'Allègre.

Ferrovie sud-Austriache (Lombarde). — Il Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie dell'Austria del sud ha preparato le misure per il progettato risanamento dell'azienda ed ha nominato testè un Comitato di tre membri allo scopo di seguire i negoziati coi portatori di obbligazioni, d'accordo col fide-commissario Gröss.

Ferrovie degli Stati Uniti. — *Nuova colossale Compagnia ferroviaria.* — Si annunzia da Nuova York es-

sere imminente la costituzione di una Società fra Vanderbilt e la Compagnia delle ferrovie di Pensilvania, con un capitale di due miliardi. La nuova Compagnia possederà 30,000 miglia di ferrovie, che si svolgeranno sul vasto territorio che si stende dall'Atlantico a Chicago e dal Canadà a Poloniak.

Ferrovie Cinesi. — *La retrocessione delle ferrovie cinesi.* — Si ha da Tien-tsin che la data della retrocessione delle ferrovie di Cina è ancora incerta. Le potenze, eccetto la Russia, acconsentono alla retrocessione del tratto tra Pechino e Kou-ly kuan. La Francia solleva eccezione sul tronco tra Tien-tsin e Paoting-fu. La Cina pretende di avere un documento russo circa il tratto di Nin-ciuan da retrocedersi il 6 ottobre, ma non mostra il documento. L'Inghilterra attende le decisioni della Russia.

La legazione russa di Pechino annuncia che discute in questo momento il primo sgombro della provincia della Manciuria conformemente alle convenzioni. Si dice che il generale inglese Creack sia incaricato di conferire con le autorità cinesi circa la retrocessione.

Ferrovia Transiberiana. — Dal giornale il *Rappel* togliamo alcuni cenni molto sommari sugli effetti dati finora dalla costruzione della ferrovia transiberiana in quel vasto paese.

La ferrovia ha contribuito grandemente ad aumentare la popolazione nella Siberia: ma i due cattivi raccolti del 1900 e del 1901 hanno nuociuto alla condizione dei coloni ed arrestato il movimento immigratorio. E' progredito notevolmente l'allevamento del bestiame; del prodotto delle latterie va crescendo l'esportazione, segnatamente del burro. Nonostante la crisi dell'industria dell'oro, essa ha avuto dalla ferrovia un certo slancio, ma sono specialmente l'industria del carbone e l'industria del petrolio che hanno avuto notevole incremento.

Per contro la navigazione fluviale, i trasporti su carri, com'è naturale, le carovane, come molte officine e fiere sono state danneggiate dalla transiberiana.

L'esercizio della ferrovia ha dato un disavanzo di 3 milioni di rubli, ma il traffico ha aumentato il prodotto della rete delle ferrovie russo-europee da 5 1/2 a 6 milioni di rubli.

Notizie Diverse

Secondo Congresso degli Istituti Industriali e Commerciali Italiani. — Nei giorni dal 23 al 28 corr. si terrà in Torino, per iniziativa dell'on. Senatore Frola, Presidente del R. Museo Industriale Italiano, il II Congresso degli Istituti industriali e commerciali italiani, coll'intervento del Ministro di Agricoltura Industria e Commercio e dei rappresentanti di vari Ministeri. Vi hanno aderito quasi tutte le Scuole industriali e commerciali dei vari gradi, gli Istituti tecnici, le Camere di Commercio, molte personalità scientifiche e politiche e numerose Ditte industriali e commerciali.

Le discussioni avranno per oggetto le principali questioni che ora si dibattono nel campo delle discipline applicate all'industria, al commercio, all'arte industriale.

IV Congresso delle Società Economiche. — La Commissione ordinatrice del IV Congresso delle Società economiche, riunitasi in questi giorni sotto la presidenza dell'on. Boselli, ha deliberato che l'inaugurazione solenne del Congresso avrà luogo il 14 ottobre, alle ore 10, nella storica aula del Parlamento Subalpino, e che il Congresso durerà quattro giorni.

I temi che formeranno oggetto di discussione sono i 4 seguenti:

1° Esercizio ferroviario;

2° I nuovi trattati di commercio esaminati specialmente dal punto di vista degli sbocchi dei prodotti industriali italiani;

3° Il contratto di lavoro, scioperi nei servizi pubblici sul riconoscimento giuridico delle Leghe;

4° Cause e rimedio allo spopolamento delle campagne.

Le iscrizioni al Congresso continuano ad essere ricevute alla Segreteria della Società Promotrice dell'Industria Nazionale, via XX Settembre, n. 54, Torino.

Le Cooperative di produzione milanesi. — Festeggiandosi a Milano la fusione della Ditta Menhert e C. colla Cooperativa « Aste dorate », l'on. Luzzatti, invitato, pronunciò domenica scorsa uno splendido ed applaudito discorso nel quale, dopo aver passato in rassegna le diverse Cooperative di produzione e lavoro esistenti a Milano, si soffermò opecialmente a parlare della Cooperativa « Aste dorate » tessendone magistralmente la storia.

Nel 1892 i lavoranti in aste dorate scioperarono per giuste domande di aumento di salario, ma, nelle condizioni in cui era impegnato, lo sciopero finì a danno dei lavoranti. Non tutti però si rassegnarono, e un manipolo di essi costituì un sodalizio cooperativo di produzione a cui mancava tutto tranne la fede indomita nella loro redenzione.

L'on. Luzzatti narrò con tocchi che commossero l'assemblea i primi passi di questi oscuri eroi della cooperazione milanese che si contentarono di un salario magro e tanto minore di quello dei loro compagni ritornati al lavoro dall'antico intraprenditore; cioè si accontentarono di una lira al giorno. In breve però le sorti dell'azienda cooperativa furono assicurate.

Nel 1899 il signor Menhert, a cui Luzzatti mandò un saluto di gratitudine, l'antico fabbricante contro cui si fece sciopero nel 1892, riconobbe lealmente i meriti del sodalizio cooperativo e, compiendo un buon affare ed una buona azione, diede per 10 anni in affitto al sodalizio cooperativo la sua grande fabbrica verso il pagamento di un equo canone, vincolandosi anche a venderlo verso una giusta annualità da pagarsi in 5 anni. Così oggi il sodalizio cooperativo ha raddoppiato il lavoro e in questa produzione tiene il posto principale e per il quantitativo delle vendite e per la perfetta lavorazione.

Non ha accettato le offerte di *trust*, accolse soltanto accordi per limitare i ribassi fatti alla clientela e così avvantaggiare i salari.

L'oratore si domandò se il sodalizio resisterà alla buona fortuna come ha resistito alla cattiva, il che è sempre più difficile.

Egli lo confida se persevererà nei propositi di fortificare i fondi di riserva e di previdenza, di crescere il capitale cogli utili, per sdebitarsi del suo antico proprietario.

L'oratore passò poi a dire dei bisogni del Credito degli Istituti cooperativi di Milano, proponendo che una Commissione di vigilanza sui sodalizi stessi, composta di delegati della Umanitaria, della Cassa di Risparmio, della Banca Popolare, della Banca Cooperativa Milanese, della Lega nazionale delle Cooperative e della Camera del Lavoro, studi i mezzi per agevolare questo credito, a cui all'uopo potrebbero dedicarsi fondi di garanzia, per es., dall'Umanitaria e dalla Cassa di Risparmio.

Terribile disastro ferroviario in India. — Il *Daily Maill* riceve alcuni particolari su un terribile accidente ferroviario avvenuto in India sulla linea da Madras a Bombay.

Il treno postale della valigia delle Indie traversava un ponte a Mangapanam, quando il ponte, le cui fondamenta erano state minate dalla piena del fiume, crollò trascinando seco il treno. Il disastro avvenne venerdì mattina mentre erano fitte le tenebre. Era scoppiato nella notte un terribile temporale, che aveva gonfiato improvvisamente il fiume e rotto il ponte, su cui, poco prima del temporale, era passato in salvo un altro treno.

Di tutti i passeggeri che si trovavano sul treno, soltanto venticinque poterono salvarsi. Tra questi sono tutti passeggeri di prima classe, compreso l'arcivescovo di Verapoli e il vescovo coadintore di Quilon, coi loro due segretari, che si trovavano in viaggio diretti a Roma. Si salvarono

pure alcuni ufficiali inglesi. I due primati furono trasportati dalla corrente del fiume per oltre tre miglia, e si salvarono in modo quasi miracoloso. Gli altri superstiti rimasero più di due ore chiusi nei vagoni che erano per metà sommersi, e quando spuntò il giorno, riuscirono a salvarsi a nuoto. Finora non si conosce il numero preciso delle vittime, ma si sono già trovati cinquanta cadaveri, compresi quelli del macchinista e di altri ferrovieri. Tra i morti vi sono anche due suore che si recavano a Roma, tre soldati inglesi e un signore che aveva in consegna dei gioielli per il valore di 600,000 franchi.

Nuove lettere di vettura per i trasporti in servizio internazionale. — Come è stato notificato mediante l'avviso in data 9 ottobre 1901, col 9 ottobre p. v., cesseranno definitivamente d'essere utilizzabili le vecchie lettere di vettura in uso dal 1° gennaio 1893 per i trasporti in servizio internazionale sotto il regime della Convenzione di Berna.

Dal 10 ottobre p. v., tutti i detti trasporti saranno quindi eseguiti esclusivamente colle lettere di vettura conformi ai nuovi modelli, già noti al pubblico, perchè allegati anche ai supplementi del 10 ottobre 1901 alle vigenti tariffe dirette italo-germaniche, italo-svizzere, italo-austro-ungariche ed italo-belghe.

Le nuove lettere di vettura saranno vendibili presso tutte le stazioni della Rete al prezzo di centesimi 5 per esemplare. Esse sono stampate con inchiostro nero su carta bianca, composta di pure fibre tessili, del peso di 30 kg. per risma (ogni 1000 esemplari) e di sufficiente resistenza alla lacerazione ed alla spiegazzatura; quelle della grande velocità portano una striscia di colore rosso-cinabro nei margini superiore ed inferiore del recto e del verso.

Gli speditori che desiderassero provvedersi di tali lettere di vettura colla riproduzione a stampa del proprio nome o ragione sociale od anche di altre indicazioni consentite dalla Convenzione di Berna (come l'indicazione della natura della merce, della marca dei colli, ecc.), potranno darne commissione alla Direzione della Mediterranea, la quale si assume di fornirle, debitamente bollate, ai seguenti prezzi:

L. 50 per ogni 1000 lettere di vettura a piccola velocità
» 60 » » a grande velocità.

Le domande di tali provviste, che si assumeranno solo per quantitativi di almeno 1000 esemplari di ciascuna specie di lettere di vettura, saranno da indirizzarsi alla *Agenzia Commerciale delle Strade Ferrate del Mediterraneo in Milano*, direttamente o pel tramite delle stazioni; alle domande stesse dovrà essere unito l'importo del relativo prezzo.

La consegna degli stampati avrà luogo presso la detta Agenzia Commerciale o presso la stazione della Rete che verrà indicata dal committente nella richiesta di fornitura.

Resta poi sempre in facoltà degli speditori di provvedersi delle nuove lettere di vettura, facendole stampare per proprio conto senza ricorrere all'Amministrazione ferroviaria. In questo caso però essi dovranno, o direttamente od a mezzo delle stazioni, presentarle ad uno degli Ispettorati principali del movimento e traffico della Rete (Torino, Milano, Genova, Pisa, Roma e Napoli) od alla Delegazione della Rete in Reggio Calabria, affinchè, dopo riconosciute conformi ai modelli adottati dalle Amministrazioni ferroviarie, vengano sottoposte al bollo speciale prescritto dalla Convenzione di Berna (Art. 6, paragr. 2, Disposizioni esecutive), verso pagamento del diritto di L. 1.50 per ogni serie di 100 esemplari.

Avvertesi che non verranno ammesse alla bollatura e saranno quindi senz'altro respinte le lettere di vettura che, per qualsiasi differenza nel testo dello stampato, per qualità e dimensioni della carta o per deficiente nitidezza della stampa, non corrispondessero ai modelli ufficiali, come pure quelle a grande velocità che avessero le striscie di colore diverso o non resistente alla luce.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Lavori e Forniture per Ferrovie.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 19 settembre). — Colla Ditta Monteleone Ferdinando, di Sarno, per fornitura di mc. 4400 di pietrisco vesuviano o calcare per ricambio massicciata fra i chilometri 22.438 e 24.763 della Napoli-Eboli;

Colla Ditta Ing. E. Necchi e Colombo, di Pavia, per rialzo di sei campate e costruzione a nuovo di altre due della parte centrale del lucernario nella tettoia viaggiatori di Pavia;

Colla Ditta Vigilante Carmelo, di Reggio Calabria, per consolidamento della costa montuosa al km. 368.500-368.369 fra Bagnara e Favazzina;

Colla Ditta Maisano Francesco, di Reggio Calabria, per consolidamento della costa montuosa al km. 369.430-369.500 della Battipaglia-Reggio.

Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Per costruzione dell'impalcatura metallica pel 2° binario del ponte Marta e del ponticello al chilometro 103.364.30 della Roma-Pisa. Importo L. 140,000. Tempo utile per la presentazione delle offerte sino all'8 ottobre p. v., ore 10.30.

Per costruzione dell'impalcatura metallica pel 2° binario dei ponti Fiumaretta e Mignone, linea Roma-Pisa. Importo L. 102,000. Tempo utile per la presentazione delle offerte sino all'8 ottobre p. v., ore 11.

Per costruzione dell'impalcatura metallica pel 2° binario del ponte Arrone, linea Roma-Pisa. Importo L. 57,000. Tempo utile per la presentazione delle offerte sino all'8 ottobre p. v., ore 11.30.

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Ischia di Castro — Roma (29 settembre, ore 10). — Appalto dei lavori di sistemazione della strada interna e della piazza di quel Comune, vocabolo Regina Margherita, per lire 10,681.10. Cauzione provv. L. 2350.

Prefettura di Porto Maurizio (29 settembre, ore 10, secondo incanto). — Appalto dei lavori di rafforzamento del molo di levante per il tratto foraneo lungo m. 100 del porto di Oneglia, per complessive L. 77,414.21. Consegna lavori 18 mesi. Docum. 24 settembre. Cauz. provv. L. 3000.

Prefettura di Sassari (29 settembre, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori per la ricostruzione delle opere d'arte lungo il tronco della strada nazionale n. 75, Siniscola-Terranova, per lire 20,125. Cauzione provvisoria L. 1000. Ultimazione lavori quattro mesi.

Intendenza di Finanza di Lecce (29 settembre, ore 11). — Appalto dei lavori di ampliamento dei locali adibiti per uffici doganali in Brindisi, per lire 53,088.82, oltre L. 5411.18 a disposizione. Cauz. provv. L. 2000. Ultimazione lavori 500 giorni.

Municipio di Aliminusa — Palermo (30 settembre, ore 10, incanto def.). — Appalto dei lavori per la condottura dell'acqua potabile, per L. 29,500. Cauzione provvisoria L. 1475 e L. 750 per spese.

Municipio di Chiaramonte Gulfi — Siracusa (30 settembre, ore 10). — Appalto dei lavori di tutte le opere per la costruzione della condottura delle acque delle sorgenti Ferriero e Fontana e di due lavatoi pubblici, per complessive L. 13,818.85. Cauzione provvisoria L. 1381.88. Fatali 16 ottobre, ore 12.

Municipio di Lecce (30 settembre, ore 11). — Appalto delle opere murarie occorrenti allo costruzione dei diversi edifici che compongono il nuovo ospedale da sorgere in Lecce, per L. 150,000, ivi comprese L. 12.646.73 a disposizione. Cauz. provv. L. 4000. Cauz. L. 14,900. Consegna lavori 20 mesi.

Municipio di Venezia (2 ottobre, ore 12, unico def.). — Appalto dei lavori relativi alla prima parte del progetio n. 1 di risanamento della città di Venezia, per L. 77,354.16, comprendente l'allargamento a m. 7 del rio del Cavalletto; la costruzione di un fondamento lungo lo stesso larga m. 3, ed allargamento della esistente fondamenta del Cason pure a m. 3; costruzione del ponte in muratura sul rio del Cavalletto allargato (esclusa la balaustrata

di parapetto) e costruzione della testata pel nuovo ponte sul rio dei Fuseri; lavori di pavimentazione e fognatura; nuovo muro di sponda all'angolo del mapp. 1543 e riva d'approdo; nuove rive di approdo lungo le suddette fondamenta. Consegna lavori 150 giorni. Cauz. L. 7785. Cauz. spese L. 1500.

Municipio di Castellazzo Novarese — Novara (4 ottobre, ore 10). — Appalto dei lavori per la costruzione di una chiesa, per L. 45,000. Cauz. provv. L. 4500.

Prefettura di Trapani (6 ottobre, ore 10, incanto def.). — Appalto dei lavori di costruzione di una scogliera a nord dell'isolotto della Colombala, a difesa del porto di Trapani, per L. 24,213.29. Documenti 27 settembre. Cauz. provv. L. 1000. Consegna lavori sei mesi.

Direzione Generale Arsenali di Taranto e Spezia (6 ottobre, ore 11). — Appalto della lavorazione di tonn. 300 di lamiere lisce e verghe angolate di ferro omogenee, per L. 60,000. Cauzione provvisoria L. 6000 e L. 1500 per spese. Fatali 4 novembre, ore 12.

Municipio di Milano. — Rip. X (6 ottobre, ore 15, unico definitivo). — Appalto dei lavori per la costruzione del pavimento in asfalto compresso di alcune vie e piazze della città di Milano e per la manutenzione e le riparazioni successive di circa mq. 10,000. Offerte, 15 ottobre, ore 14. Cauzione provvisoria L. 15,000.

Prefettura di Catanzaro (15 ottobre, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori di bonifica dell'estremo tratto della valle del fiume Esaro tra la provinciale Cotrone Cirò e il mare Jonio, mediante la sistemazione dell'attuale alveo di detto fiume e di quello del torrente Lampos e la colmata dei bassifondi adiacenti, per complessive L. 220,000. Documenti 4 ottobre. Cauzione provvisoria L. 10,000.

Prefettura di Vicenza (16 ottobre, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori di terra, di muratura ed accessori, occorrenti per la costruzione di un argine di contenimevto colla relativa difesa frontale in sasso, a sinistra del torrente Astico tra l'origine delle opere idrauliche di seconda categoria e la località Mirabella, in Comune di Breganze per complessive L. 137,000. Documenti 6 ottobre. Consegna lavori 250 giorni. Cauzione provvisoria L 6000.

Municipio di Milano (16 ottobre, ore 13, unico definitivo). — Appalto dal 1° gennaio 1903 al 31 dicembre 1907 della costruzione, riparazione e manutenzione di pavimenti in asfalto pei marciapiedi ed altri spazi pubblici nel territorio dol Comune di Milano per lire 30,000 annue. Documenti 16 ottobre, ore 10. Referenze 25 settembre, ore 16. Offerte 16 ottobre, ore 14. Cauzione provvisoria L. 15,000.

Forniture diverse.

Aste.

Officina costruzione Artiglieria di Napoli (6 ottobre, ore 14, definitiva). — Fornitura di rame in verghe sagomato per corone di proietti da 75 A da campagna e cioè: per corone anteriore kg. 881; id. posteriore 3524, totale kg. 4405; kg. 4405 a L. 2.80 L. 12,334. Cauzione L. 1234.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	7mbre 13	7mbre 20
Azioni Ferrovie Biella	L. 544	544
» » Mediterranee	» 446	444
» » Meridionali	» 658.50	655
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	L. 400	400
» » » (2ª »)	» 385	385
» » Secondarie Sarde	» 231	231
» » Sicule	» 654	654
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.*	» 341	340.50
» » Cuneo 3 0/0	» 360	360
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1/2 %	» 100.70	100
» » Mediterranee 4 0/0	» 502	502
» » Meridionali	» 340	330
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 321	321
» » » 2ª emiss. »	314.50	314.50
» » Sarde, serie *A.*	» 338.50	340
» » » serie *B.*	» 338.50	340
» » » 1879	» 338.50	340
» » Savona	» 360	360
» » Secondarie Sarde	» 503	502
» » Sicule 4 0/0 oro	» 517	516
» » Tirreno	» 509	509
» » Vittorio Emanuele	» 366.50	366.50

Avvisi delle Società Ferroviarie

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima, sedente in Firenze
Capitale L. 260 milioni interamente versato

Esercizio della Rete Adriatica.

Si notifica ai signori portatori di Obbligazioni di questa Società che la Cedola di lire 7.50, maturante il 1° ottobre p. v., sarà pagata, sotto deduzione della Tassa di Ricchezza Mobile e di Circolazione, a:

Firenze presso la Direzione Generale	L.	5.75
Bologna presso la Cassa della Società	»	5.75
Milano presso il sig. Zaccaria Pisa	»	5.75
Genova presso la Cassa Generale	»	5.75
Palermo presso i signori I. e V. Florio	»	5.75
Ancona presso la Banca d'Italia	»	5.75
Livorno id. id.	»	5.75
Napoli id. id.	»	5.75
Torino id. id.	»	5.75
Roma id. id.	»	5.75
Venezia id. id.	»	5.75
Ginevra presso i signori Bonna e C.	Fr.	5.75
Basilea presso i signori De Speyr e C.	»	5.75
Zurigo presso la Società di Credito Svizzero	»	5.75
Bruxelles presso la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	»	5.75
Berlino presso la Deutsche Bank	»	5.75
» presso il signor Meyer Cohn	»	5.75
Francoforte s/M presso i sigg. Fratelli Bethmann	»	5.75
» presso la Frankfürter Filiale der Deutsche Bank	»	5.75
Vienna presso lo Stabilimento Austriaco di Credito pel Commercio ed Industria	»	5.75
Amsterdam presso la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	F.ol.	2.73
Londra presso i sigg. Fratelli Baring e C. Limited	Ls.	0.4.6.3/4

Alla data stessa sarà pure eseguito il rimborso delle Obbligazioni estratte al sorteggio del 15 maggio 1902.

Onde riscuotere le Cedole (coupons) all'estero è indispensabile che i portatori delle medesime presentino contemporaneamente le corrispondenti Obbligazioni.

Si avvertono in pari tempo i portatori che sulle Obbligazioni nominative la tassa di Ricchezza Mobile viene ridotta, a norma dell'art. 2 della Legge 22 luglio 1894.

Le Obbligazioni nominative sono pagabili nelle piazze di Firenze, Roma, Napoli, Torino, Milano, Genova, Palermo, Livorno, Venezia, Bologna, Ancona in L. 6.14 nette.

Come pure si porta a notizia che questa Amministrazione, in dipendenza di quanto è prescritto dall'art. 15 degli Statuti, accetta gratuitamente in deposito libero nelle sue Casse le Azioni sociali,

Firenze, 14 settembre 1902. LA DIREZIONE GENERALE.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1902-903. — *6ª Decade — Dal 21 al 31 Agosto 1902*

RETE PRINCIPALE

ANNI		Viaggiatori		Bagagli		Grande Velocità		Piccola Velocità		Introiti fuori traffico		TOTALE	Media dei chilom. esercitati		Prodotti per chilom.
							PRODOTTI DELLA DECADE								
1902		115,116.00		2,199.00		9,393.00		186,847.00		293.00		313,848.00	618.00		508.00
1901		115,783.00		2,461.00		16,335.00		187,759.00		626.00		322,964.00	618.00		523.00
Differenze nel 1902	—	667.00	—	262.00	—	6,942.00	—	912.00	—	333.00	—	9,116.00	»	—	15.00
							PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 AGOSTO 1902.								
1902-903		629,124.00		14,098.00		114,358.00		907,652.00		12,169.00		1,677,401.00	618.00		2,714.00
1901-902		586,517.00		12,198.00		116,945.00		894,090.00		12,258.00		1,622,008.00	618.00		2,625.00
Differenze nel 1902-903	+	42,607.00	+	1,900.00	—	2,587.00	+	13,562.00	—	89.00	+	55,393.00	»	+	89.00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI		Viaggiatori		Bagagli		Grande Velocità		Piccola Velocità		Introiti fuori traffico		TOTALE	Media dei chilom. esercitati		Prodotti per chilom.
							PRODOTTI DELLA DECADE								
1902		43,491.00		713.00		4,180.00		22,887.00		59.00		71,330.00	482.00		148.00
1901		44,034.00		794.00		4,630.00		21,496.00		78.00		71,032.00	482.00		147.00
Differenze nel 1902	—	543.00	—	81.00	—	450.00	+	1,391.00	—	19.00	+	298.00	»	+	1.00
							PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 AGOSTO 1902.								
1902-903		226,569.00		4,365.00		30,276.00		147,572.00		722.00		409,504.00	482.00		850.00
1901-902		210,807.00		3,631.00		27,703.00		117,284.00		698.00		360,123.00	482.00		747.00
Differenze nel 1902-903	+	15,762.00	+	734.00	+	2,573.00	+	30,288.00	+	24.00	+	49,381.00	»	+	103.00

STRETTO DI MESSINA

ANNI		Viaggiatori		Bagagli		Grande Velocità		Piccola Velocità		Introiti fuori traffico		TOTALE	Media dei chilom. esercitati		Prodotti per chilom.
							PRODOTTI DELLA DECADE								
1902		3,133.00		101.00		446.00		2,477.00		»		6,157.00	23.00		268.00
1901		5,243.00		123.00		367.00		1,697.00		»		7,430.00	23.00		323.00
Differenze nel 1902	—	2,110.00	—	22.00	+	79.00	+	780.00		»	—	1,273.00	»	—	55.00
							PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 AGOSTO 1902.								
1902-903		24,451.00		747.00		2,853.00		11,529.00		»		39,580.00	23.00		1,721.00
1901-902		20,672.00		735.00		2,454.00		9,391.00		»		33,252.00	23.00		1,445.00
Differenze nel 1902-903	+	3,779.00	+	12.00	+	399.00	+	2,138.00		»	+	6,328.00	»	+	277.00

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (2) 1a classe	Londra (2) 2a classe	Parigi (3) 1a classe	Parigi (3) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Londra (4) validità	Parigi (5) 1a classe	Parigi (5) 2a classe	Parigi (5) validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais e via Boulogne) .	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 85	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	188 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a classe		1a, 2a, 3a classe	1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a, 2a e 3a classe		Treno lusso PENINSULAR EXPRESS part. da Londra il venerdì
				(*)		(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	—			11 — a.		—		—
Douvres. . . . . —	11 05 a.			1 — p.		11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
	(F) W.R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 30 p.		3 — p.		1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.						2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.						2 31 a.		
Folkestone . . . Par.			11 50 a.		4 10 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime o. E. oc. Arr.			1 30 p.		5 50 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.			1 34 p.		5 54 p.			
					(F) W.R.			
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.			2 10 p.		6 17 p.			
Boulogne (Buffet) Central Arr.		2 12 p.	2 15 p.		6 22 p.			
Boulogne (Buffet) Central Par.			2 25 p.		6 25 p.			
Amiens (Buffet) Arr.			4 12 p.	5 16 p.	—	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.			4 17 p.	5 21 p.	—	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.		6 05 p.	6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	—		6 33 p.	7 58 p.	9 21 p.	7 08 a.		Per la grande cintura
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—		7 16 p.	8 42 p.	10 01 p.	7 43 a.		
	1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)		1a 2a cl.	1a 2a cl.	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	9 35 p.	10 20 p.	10 30 p.	9 20 a.	2 — p.	
Dijon . . . . Arr.	12 18 p.	1 31 a.	2 16 a.	2 48 a.	3 40 a.	2 17 p.	7 08 p.	9 35 a.
Evian . . . . . —	1 14 p.	8 27 a.	—	—	1 14 p.	10 48 p.	—	—
Genève . . . . —	10 45 a.	—	7 51 a.	—	11 16 a.	7 33 p.	—	—
Chamonix . . . . . . —	6 21 p.	10 49 a.	—	—	6 21 p.	—	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	9 05 a.	6 12 a.	—	7 01 a.	10 19 a.	7 01 p.	12 23 a.	1 46 p.
Chambéry . . . . . . —	9 37 a.	6 41 a.	—	7 25 a.	10 55 a.	7 35 p.	12 47 a.	2 06 p.
Modane . . . . —	1 46 p.	—	—	10 02 a.	8 04 p.	—	3 34 a.	4 51 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	18 55	—	—	14 22	4 55	—	8 20 a.	21 16
Torino . . . . . . Par.	20 —	—	—	14 50	6 45	—	8 45	Sleeping-cars con Dining-car
Novara . . . . . . Arr.	21 56	—	—	16 47	9 14	—	10 55	
Milano . . . . . . Arr.	23 05	—	—	17 45	10 15	—	12 6	
Venezia . . . . . . Arr.	—	—	—	23 30	—	—	18 45	
Torino. . . . . . . Par.	20 05	—	—	15 —	5 25	—	8 40	
Genova . . . . . . Arr.	23 20	—	—	18 25	8 45	—	12 —	
San-Remo . . . —	5 45	—	—	23 33	—	—	16 44	
Pisa. . . . . —	8 20	—	—	23 25	12 35	—	17 —	
Firenze . . . . —	7 15	—	—	1 20	17 28	—	19 15	
Livorno . . . . —	5 36	—	—	0 7	15 5	—	18 —	
Roma . . . . —	10 10	—	—	7 —	19 15	—	23 48	
Napoli . . . . —	18 35	—	—	18 36	0 35	—	7 —	
Brindisi . . . . —	—	—	—	8 16	—	—	18 7	
Torino. . . . . . . Par.	20 05	—	—	—	—	—	8 40	21 30
Alessandria . . . . Arr.	21 32	—	—	—	—	—	10 13	22 59
Bologna . . . . —	2 31	—	—	—	—	—	14 50	3 01
Ancona . . . . —	7 13	—	—	—	—	—	23 —	6 40
Brindisi. . . . —	21 48	—	—	—	—	—	10 59	17 20
Firenze . . . . —	6 34	—	—	—	—	—	18 3	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	13 10	—	—	—	—	—	23 25	
Napoli. . . . . . . Arr.	18 35	—	—	—	—	—	7 —	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . Par.	8 50	—	—	15 5	Lusso	—	—
Roma . . . . —	14 30	—	—	23 10	—	—	—
Firenze . . . . —	21 10	—	—	6 10	—	—	—
Brindisi . . . . —	7 —	—	—	17 33	—	—	—
Ancona . . . . —	20 25	—	—	5 35	—	—	—
Bologna. . . . . . . —	1 35	—	—	10 30	—	10 30	—
Alessandria . . . . . —	7 15	—	14 20	17 10	—	21 55	—
Torino. . . . . . . Arr.	9 2	—	16 05	19 10	—	23 35	—
Brindisi. . . . . . Par.	—	—	18 35	—	—	9 42	—
Napoli. . . . . —	8 50	—	15 50	—	—	23 15	—
Roma . . . . —	14 50	—	21 —	—	14 20	8 15	—
Livorno . . . . —	21 6	—	2 —	8 30	19 25	13 15	—
Firenze . . . . —	19 35	—	21 5	7 15	17 30	12 10	—
Pisa. . . . . —	22 15	—	3 5	9 8	20 45	15 —	—
San Remo . . . —	18 32	—	1 45	8 9	—	14 15	—
Genova . . . . —	3 5	—	7 5	14 55	0 35	20 —	—
Torino. . . . . . . Arr.	7 —	—	10 25	19 10	4 50	23 35	—
Venezia . . . . . . Par.	—	—	—	8 45	—	14 —	—
Milano . . . . Par.	—	—	7 5	16 —	—	20 15	—
Novara . . . . —	—	—	8 7	17 1	—	21 15	—
Torino. . . . . . . Arr.	—	—	10 20	19 5	—	23 10	—
	(D)						
Torino. . . . . . . Par.	7 45	—	13 30	19 30	—	—	24 —
Modane (ora franc.) . —	11 40 a.	—	5 45 p.	10 22 p.	—	—	3 20 a.
Chambéry . . . . . . —	3 8 p.	—	9 15 p.	12 36 a.	—	6 46 a.	5 57 a.
Aix-les-Bains . . . . —	3 43 p.	—	9 47 p.	12 59 a.	—	7 18 a.	6 20 a.
Chamonix . . . . . . —	7 40 a.	—	4 20 p.	—	—	—	—
Evian . . . . . —	12 37 p.	—	7 22 p.	—	—	4 3 a.	—
Genève . . . . —	1 50 p.	—	7 35 p.	9 28 p.	—	5 55 a.	3 27 a.
	1a cl.						
Dijon . . . . —	11 37 p.	—	2 39 a.	5 22 a.	—	1 25 p.	11 33 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	5 — a.	—	7 23 a.	9 41 a.	—	6 21 p.	5 15 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 11 a.		—	10 19 a.	—	6 50 p.	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	7 52 a.		—	11 4 a.	—	7 42 p.	
	1a, 2a, 3a	1a 2a cl.	(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl. W. R. (A)		Pranzo 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	8 15 a.	—	9 45 a.	11 35 a.	—	9 — p.	
Amiens (Buffet) Arr.	9 52 a.	—		1 — p.	—	10 46 p.	
Amiens (Buffet) Par.	9 57 a.	—		1 4 p.	—	10 51 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	11 28 a.	—			—		
Boulogne (Buffet) Central Par.	11 30 a.	11 40 a.			—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.	11 35 a.	—			—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.	11 50 a.	—			—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora E. oc. Par.	11 46 a.	—			—		
Folkestone . . . Par.	2 — p.	—			—		
Boulogne-Tintelleries Arr.		11 44 a.			—	12 31 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.		11 46 a.			—	12 33 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.		12 27 p.		2 55 p.	—	1 12 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.		123 5p.	1 5 p.	3 01 p.	—	1 21 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.		1 20 p.		8 19 p.	—	1 39 a.	
Calais Maritime ora Eur. occ. Par.		1 16 p.		3 15 p.	—	1 35 a.	
Douvres. . . . . —		3 5 p.		5 15 p.	—	3 40 a.	
Londres Victoria . Arr.		—		7 — p.	—	—	
Londres Ch.-Cross. Arr.	3 45 p.	4 55 p.		—	—	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — *Vetture dirette da Boulogne verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Boulogne a Milano e Venezia col treno che parte da Boulogne alle 6.17 p. e da Parigi-Lione alle 10.20 ant. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Calais col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 11.35 ant. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino.

TORINO, 1902 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2.

ANNO XXXV. Sabato, 27 Settembre 1902 NUM. 39.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

SOMMARIO DELLE MATERIE. — *La conferenza degli enti sovventori italiani del Sempione.* — *Le ferrovie ad una sola rotaia.* — *Informazioni particolari del* MONITORE. — *Notizie ferroviarie italiane.* — *Notizie ferroviarie estere.* — *Notizie diverse.* — *Memorandum pratico (Guida degli appaltatori.* — *Guida degli azionisti).* — *Prodotti decadali delle ferrovie italiane.* — *Annunzi*

LA CONFERENZA
DEGLI ENTI SOVVENTORI ITALIANI DEL SEMPIONE

Il 24 corrente si sono radunati a Milano, presso quella Deputazione provinciale, i rappresentanti degli Enti interessati nel valico del Sempione, per discutere intorno alle questioni che solleva il riscatto della Rete ferroviaria della Compagnia Giura-Sempione da parte della Confederazione Svizzera.

La Conferenza ha trovato agevolato il suo cômpito dalla elaborata *Relazione* che in una precedente Conferenza gli Enti interessati affidarono ai signori conte Giberto Borromeo, avvocato Vincenzo Capellini e ingegnere Edgardo De Capitani, relatore.

La Conferenza che si è radunata non potè avere che lo scopo di un esame preliminare, poichè nessuna comunicazione da parte del Governo federale svizzero è ancora pervenuta agli Enti interessati.

Presieduti dall'on. ing. comm. Pietro Carmine, intervennero i signori comm. ing. Vittorio Ottolenghi, Ispettore Generale delle Strade Ferrate, rappresentante il Ministro dei Lavori Pubblici; comm. Luigi Lampugnani, Direttore dell'esercizio del primo compartimento Ferrovie Mediterranee, membro della Jura-Simplon; ing. Francesco Pugno, Assessore del Municipio di Milano; marchese Ricci, rappresentante il Comune di Novara; Sindaco di Gallarate; Sindaco di Cesano Maderno; un rappresentante della Camera di Commercio, del Municipio e della Provincia di Alessandria; Capitano di stato maggiore Giuseppe Pennella, rappresentante il Ministro della Guerra; Sindaco di Codogno; ing. De Capitani da Vimercate, relatore della Confederazione Azionisti Italiani; Sindaco di Domodossola; ing. Salmoiraghi, Presidente della Camera di Commercio di Milano; comm. ing. Fedele Borghi, rappresentante il Comune di Legnano; Folli, Sindaco di Lambrate; i deputati provinciali di Milano, signori: avvocato Salvalaglio, ing. Oliva, ing. Borsa, ing. Castiglione, rappresentante anche il Ministero del Tesoro, rag. Biraghi Losetti, avvocato Buzzi, fungente da segretario.

E' anzitutto utile riferire testualmente le conclusioni che chiudono la Relazione surriferita. Eccole:

1. *Sulla questione finanziaria.*

Attendere le risoluzioni dei Cantoni Svizzeri, maggiormente interessati nelle azioni di sovvenzione, e regolare la propria condotta in correlazione, conferendo ad una rappresentanza del Governo e di alcuni fra gli Enti sovventori italiani, che hanno dato i maggiori contributi, facoltà discrezionali per le trattative.

Accertare nella convenzione da stipularsi:

Che le azioni di sovvenzione restano svincolate da qualsiasi obbligo o rischio in dipendenza di liti eventuali fra gli associati, o per qualsiasi titolo;

Che la Confederazione assume impegno formale e assoluto pel regolare compimento dell'opera.

2. *Sulla questione della Rappresentanza.*

Richiedere la costituzione di una speciale Delegazione pel Sempione, formata colla Rappresentanza dei due Governi e degli Enti sovventori, svizzeri ed italiani, sostitutiva della Rappresentanza guarentita dal Trattato internazionale e dalla Concessione italiana, colle attribuzioni retro specificate, all'intento di conservare i rapporti continui fra i due paesi e di assicurare le migliori condizioni del traffico, con equa tutela degli interessi e degli obbiettivi inerenti al nuovo valico alpino.

3. *Sul Trattato internazionale 25 novembre 1895.*

Mentre nelle condizioni originarie la Confederazione Svizzera e il Governo Italiano avevano comune interesse ad esigere dalla Compagnia rigoroso adempimento d'ogni obbligo in dipendenza del riscatto, la Confederazione diventa arbitra — per gli articoli 3, 7, 9, 10 — nel giudicare i limiti della Concessione svizzera accordata alla Compagnia Jura-Simplon, alla quale si sostituisce; nel controllare e sorvegliare i lavori; nel fare eseguire le prescrizioni del Trattato; nel pronunciare su tutte le questioni attinenti alla costruzione, sulle penalità e sulla decadenza delle Concessioni svizzera ed italiana.

Correlativamente deve essere assodato che la Confederazione assume — senza riserve — gli obblighi e le responsabilità incombenti alla Compagnia e all'Impresa, tanto per la prima che per la seconda galleria.

E deve essere reintegrata la piena efficacia dell'art. 15 del Capitolato d'oneri che forma parte integrante della Concessione 22 novembre 1896, sul territorio italiano, che

riserva al Governo italiano di dichiarare la decadenza della Concessione nei casi in detto articolo contemplati.

All'art. 12, la sovvenzione annua di lire 66,000 deve essere equiparata alle altre sovvenzioni in detto articolo contemplate, e profittare delle riduzioni eventuali che verranno convenute per le medesime.

All'art 13 devesi dichiarare che la Confederazione assume l'obbligo della costruzione del secondo tunnel quando il prodotto lordo annuo sulla Briga-Domodossola abbia raggiunto fr. 40,000 al chilometro, per evitare che sia lasciata all'Italia la cura di domandarla, nel qual caso essa dovrebbe contribuire nella spesa con dieci milioni di lire, e si devono fissare i termini per l'inizio e per il compimento dei lavori relativi.

All'art. 17, in sostituzione della rappresentanza italiana nel Consiglio della Jura-Simplon, richiedere — come è già detto sopra — la formazione di una Delegazione speciale pel Sempione.

4. *Sulla Convenzione 22 febbraio 1896.*

Occorre il trapasso della Concessione dalla Compagnia alla Confederazione, adattandola alle nuove condizioni.

All'art. 2 è fatta riserva di disciplinare le modalità dell'esercizio del tronco Iselle-Domodossola e quelle dell'impianto della stazione comune di Domodossola e dell'uso della medesima, e nei relativi accordi si terranno quindi presenti le particolari condizioni dell'esercente.

All'art. 3 va richiamata l'osservazione già esposta riguardo alla sovvenzione annua di L. 66,000.

All'art. 5 deve essere accertato che il diritto di riscatto da parte dell'Italia, dopo il 30° anno dall'apertura all'esercizio, del tronco Frontiera-Iselle, comprende non solo la linea, ma anche tutte le dipendenze, i diritti immobiliari, le installazioni, le opere e i lavori annessi, di cui è cenno all'art. 4, senza esclusione alcuna, in quanto si trovano sul territorio italiano e anche se servono all'esercizio della parte del tunnel sul territorio svizzero.

Deve pure essere esplicitamente chiarito, come condizione corrispettiva degli attuali accordi amichevoli pel disinteressamento delle azioni di sovvenzione, che nella valutazione del prezzo del riscatto del detto tronco sarà portato in deduzione delle spese di primo impianto della linea, non già l'importo delle sovvenzioni italiane effettivamente *versate*, ma quello totale delle sovvenzioni italiane *sottoscritte*.

All art. 6, riguardante i Delegati italiani, ripetesi quanto fu già osservato in proposito.

All'art. 8, che fa divieto alla Compagnia di trasmettere ad altri la Concessione senza l'autorizzazione del Governo italiano, si richiama che l'adesione di massima, già data nell'anno 1898 dal Governo italiano al Governo svizzero, lascia integro l'obbligo della Compagnia di domandare il trapasso della Concessione e lo svincolo degli impegni assunti, e il diritto del Governo italiano di formulare le condizioni concrete corrispondenti al nuovo stato di cose.

5. *Capitolato d'oneri.*

L'art. 15, che stabilisce l'eventuale decadenza della Concessione, se il termine pel principio e per la fine dei lavori non fosse osservato, richiede di essere reintegrato nella sua piena efficacia, in relazione a quanto fu osservato per l'art. 10 del Trattato.

⁂

Prese per il primo la parola il rappresentante del Ministero dei Lavori Pubblici, comm. ing. Ottolenghi, domandando che prima di venire a deliberazioni si chieda ai presenti se approvano od hanno da fare osservazioni alla relazione dell' ing. De Capitani.

Il Presidente dà la parola al relatore, il quale colla sua consueta facondia e chiarezza illustra, mettendone in evidenza i punti principali, la propria relazione.

Il comm. ing. Ottolenghi, dopo aver rivolto parole di lode alla relazione, osserva che non può essere d'accordo sull'art. 12 contenuto nelle conclusioni del relatore e domanda all'ing. Castiglioni, rappresentante del Ministero del Tesoro, spiegazioni in proposito. Sinora tale concessione di L. 66,000 è sempre stata tenuta a fondo perduto, per cui non è compatibile quanto verrebbe chiesto dai relatori in detto articolo.

Riguarda poi come punto assolutamente capitale, l'ottenere dalla Confederazione svizzera la rinuncia dell'esercizio della linea Domodossola-Iselle, e dice che alte ragioni morali e d'interesse nazionale si impongono al sentimento dei sovventori italiani, ed il capitano Pennella, rappresentante il Ministero della guerra, potrà dimostrare come pure gravi ragioni militari si impongano.

E' necessario quindi che l'assemblea conforti l'opera del Governo del Re tendente ad ottenere tale concessione dal Governo Svizzero, e manifesti un chiaro ed esplicito voto in proposito. All'infuori dunque di codeste osservazioni si associa completamente alla relazione.

Il capitano di stato maggiore Pennella, anch'egli a conforto del bisogno assoluto che il Governo italiano sia proprietario od esercisca la linea Domodossola-Iselle, domanda gli sia concesso comunicare una sua relazione già presentata al sottosegretario del suo Ministero e che rispecchia fedelmente le idee del Ministero stesso.

Il presidente ing. Carmine crede più opportuno non divulgare una relazione che potrebbe contenere cose concernenti la difesa nazionale a cui farebbe danno la pubblicità.

Il capitano Pennella rammenta allora come nella scorsa seduta del 10 aprile egli parlò diffusamente per dissipare il dubbio che il Ministero della Guerra non s'interessasse della questione.

Allora il comm. Lampugnani accennò come fosse necessario studiare a fondo la questione della concessione del tronco Domodossola-Iselle.

Ritiene quindi necessario chiarire bene la questione e per questo insiste di poter leggere la sua relazione.

Si decide allora, dopo brevi parole in proposito dell'ing. Castiglione e del presidente, di rimandare tale discussione a dopo esaurita la parte tecnica, e prende la parola a nome della Deputazione Provinciale l' ing. nob. Castiglione.

Egli dice come della questione finanziaria la deputazione provinciale di Milano fu la prima a vederne l' importanza gravissima.

La deputazione stessa ritiene miglior condotta, per gli enti interessati, accettare le proposte che i sovventori svizzeri accetteranno dal Governo Federale.

Per molti motivi poi, ritiene indispensabile rimanga all'Italia una voce perchè possa tutelare i proprii interessi generali in detta linea, per ciò trova ottima l'idea accennata in proposito.

E' pure di grandissima importanza, secondo l'oratore, vedere di definire la posizione del Governo svizzero che diventa da giudice come noi interessato a giudicare controversie fra le parti, una delle parti stesse.

Sarebbe quindi sin d'ora conveniente nominare un arbitro internazionale per definire possibili questioni, poichè la linea in discussione può divenire col nuovo ordinamento di cose fomite di questioni internazionali.

Da parte del Ministero del Tesoro, di cui ricevette la rappresentanza per telegramma, egli non ha nessuna istruzione precisa in merito alla questione dell'art. 12, ma non vede perchè il Ministero non possa accettare le conclusioni della relazione.

Sulla questione poi dell'esercizio del tronco Domodossola-Iselle, pur comprendendo quanto simpatica riuscirebbe la risoluzione da parte del Governo Italiano d'esercire la linea, pensa alle difficoltà tecniche che sorgerebbero essendo Iselle stazione di testa e quindi non atta al cambio di personale e di macchina — perchè troppo ristretta — necessario col cambiamento d'esercizio di linea. Ciò porterebbe forse enormi ritardi nella speditezza del servizio.

L'ing. Salmoiraghi, presidente della Camera di Commercio, solleva alcune obiezioni sull'art. 12, e trova importante stabilire che sia dato alla Svizzera l'obbligo di costruire il secondo tunnel, e vuole uno speciale articolo nella convenzione che renda tale obbligo assoluto.

Vuole poi si conservi all'Italia il tronco Domodossola-Iselle, poichè la facoltà data ad una compagnia privata di esercirlo non può dal Governo Italiano essere concessa ad un altro Governo.

Conclude coll'accettare in massima tutta la relazione e facendo voti acciò il Governo del Re rievochi a sè la linea Domodossola-Iselle.

Il presidente, osservando che l'assemblea non può dare voto deliberativo ma solo accennare a desideri che in altra sfera dovranno essere discussi, prega di non dilungarsi troppo in questioni di dettaglio.

L'ing. De Capitani crede che per la sovvenzione delle L. 66,000, visto il grande interesse che ha la Confederazione Svizzera a riscattare la linea, il Governo Federale che rinuncia ad una parte di milioni può rinunciare anche ad una parte della sovvenzione.

Lascia però il Governo arbitro, sostiene efficacemente quanto la relazione osserva per l'art. 5 dimostrando con chiara e vivace parola come l'omettere le conclusioni della relazione sarebbe gravissimo errore.

Riguardo al tronco Domodossola-Iselle il Governo guarderà quali ragioni militano in favore dell'assunzione da parte sua di quel tronco e quali incagli subirà il servizio e spera che rifletterà bene prima di decidere.

Il marchese Ricci si associa a tutta la relazione.

Il comm. Lampugnani dichiara allora che egli dopo maturi studi ha trovato il modo di conciliare le cose di maniera che l'esercizio del tronco Domodossola-Iselle non porti nessun incaglio alla speditezza del servizio.

Il presidente riassumendo la discussione dice di poter concretare il tutto in tre voti:

Accettare col primo le conclusioni della relazione;

Stabilire col secondo al Governo le modalità per le trattative fra esso e gli enti sovventori;

Il terzo riguardante l'esercizio da parte del Governo Itatiano del tronco Domodossola ad Iselle.

Si vota quindi all'unanimità di raccomandare al Governo di proseguire le trattative col Governo svizzero sulle basi delle conclusioni portate dalla relazione;

Di fare azione presso gli Enti sovventori perchè accolgano la conclusione di delegare ai principali corpi sovventori di concludere le trattative.

Sul terzo voto, a maggiormente ribatterne la necessità, il capitano Pennella osserva come fra breve dovrà sorgere un gruppo di fortificazioni di fronte allo sbocco sud del Sempione.

Il materiale da guerra neeessario per esse sarebbe quindi obbligo trasportarlo scortato da personale ferroviario straniero e ciò con quanto danno è facile immaginare. Ciò poi in tempo di pace; in tempo di guerra sarebbe codesto il modo di fornire al nemico esatte informazioni dei proprii movimenti.

L'assemblea fa quindi, quale terzo voto, quello che il Governo ottenga da parte della Svizzera la rinuncia a suo favore dell'esercizio del tronco Domodossola-Iselle pure mantenendo quale stazione internazionale Domodossola.

Alle 16 l'assemblea aveva finito il suo lavoro dal quale è apparso chiaramente come da parte dei delegati dei sovventori italiani sia vivo il desiderio che il Governo tuteli assai energicamente, oltre ai loro interessi, anche l'interesse nazionale.

LE FERROVIE AD UNA SOLA ROTAIA

Uno scrittore inglese, parlando dei nuovi sistemi di locomozione, enfaticamente conchiudeva che: « se può dirsi che il mondo durante il secolo delle ferrovie abbia *trottato*, si può con sicurezza affermare ch'esso *galopperà* in quello dell'automobile e della ferrovia ad una sola rotaia ».

Abbiamo citato queste parole per mostrare quanto fascino destino le ferrovie a rotaia unica, le quali son ritenute capaci di straordinarie velocità. E a dir vero è sopratutto ad aumentare la velocità che tendono i perfezionamenti che s'introducono di continuo nei mezzi di locomozione.

L'attuale sistema di armamento a doppia guida presenta gravi difficoltà al raggiungimento di quello scopo; la grande resistenza delle curve, la necessità di sopraelevare la rotaia esterna per opporsi alla forza centrifuga, la facilità degli sviamenti e, indipendentemente dalle curve, la grande perdita di energia, per effetto del movimento serpentino dei treni e degli urti continui fra ruote e ruotaie, non permettono che la velocità cresca al di là di un certo limite.

L'idea dunque di ricorrere ad una sola rotaia è logica conseguenza della tendenza all'aumento della velocità di corsa. Con la guida unica i raggi delle curve possono scendere, per una data velocità, a limiti che sulle vie a binario non sarebbero assolutamente consentiti; sono inoltre eliminati i pericoli di sviamento dipendenti dalle imperfezioni di parallelismo o di scartamento delle rotaie.

Naturalmente, finchè padrona del campo della trazione ferroviaria rimase la locomotiva, difficile sarebbe stato di adattare la pesante macchina a viaggiare in posizione di equilibrio instabile; ma molto progresso fece l'idea delle ferrovie a guida unica quando comparve la trazione elettrica.

Siamo ancora però nel periodo dei tentativi; di ferrovie a guida unica per grandi velocità non vi è che un progetto, quello del Behr che ha proposto di applicare il sistema Lartigue per una linea fra Liverpool e Manchester da esercitarsi a 180 km. l'ora! Dello stesso sistema del Lartigue esiste una ferrovia in Francia, fra *Feurs* e *Panissières*, della quale però non conosciamo i particolari.

Ma se i sistemi ad una sola rotaia non possono ancora applicarsi su ferrovie a grande velocità ed intenso traffico, possono intanto prestarsi ad un ufficio più modesto, quello della circolazione urbana ed interurbana, in casi particolari che presentino eccezionali difficoltà. La tendenza attuale sulle ferrovie di città è quella di abbandonare il comune livello stradale per evitare il reciproco impaccio fra la circolazione ordinaria e quella su rotaie, la quale è, a cagione di esso, costretta a non superare certi limiti di velocità non più confacenti coll'estensione degli abitati e colla neceesità di rapidi rapporti fra i diversi punti di essi.

Le ferrovie elevate e le sotterranee soddisfano a quella condizione, ma con forte sacrificio di spesa; le ferrovie sospese a rotaia unica potrebbero soddisfarla con minore ingombro e minor dispendio.

Vari sono i tipi proposti per ferrovie a guida unica. Il primo inventore di cui sia rimasto il ricordo è l'inglese Enrico Robinson Palmer, che nel 1821 propose un tipo di carro a due panieri legati agli estremi di un giogo collocato a croce su un sistema di due ruote poste l'una dietro l'altra. Questo carro aveva il centro di gravità in alto e quindi la sua stabilità era, a vuoto specialmente, molto piccola.

Fu per superare quest'ultima difficoltà che molti del gran numero degl'inventori venuti dopo ricorsero a rotaie ausiliarie, o portanti o soltanto di guida, destinate a resistere alle pressioni laterali, che possono diventare notevoli, impedendo le oscillazioni trasversali dei veicoli.

Nel già accennato sistema Lartigue, la rotaia principale corre sull'apice di cavalletti in forma di A. Sui fianchi di questi cavalletti sono fissate una o due coppie di rotaie di guida, le quali sono sottoposte a pressione solo nel caso di carichi inegualmente distribuiti o sotto l'influenza di forze laterali, come quelle che si sviluppano nelle curve e che possono per la loro intensità essere cagione di rilevanti sforzi di torsione nella struttura.

Che se si volesse far assumere al veicolo una inclinazione atta a controbilanciare la forza centrifuga la struttura dovrebbe farsi ioclinata e il sistema di cavalletti assumerebbe una forma elicoidale che porterebbe con sè infinite difficoltà di costruzione.

Giova notare che mentre il Behr ha ripreso con lo scopo

di ottenere grandissime velocità l'idea del Lartigue, questi invece si era proposto un differente obbiettivo, quello cioè di creare un sistema economico di ferrovie, che si adattassero a tutti i terreni, senza bisogno di forti movimenti di materie.

Anche i sistemi Fell, Decauville, Haddam, Le Roy-stone, Meigs ed altri presentano due o più rotaie di guida; anche per essi valgono perciò le osservazioni precedenti.

Il Beyer pone le sue ruote verticali di guida al disopra della vettura e nello stesso piano verticale di quelle destinate al carreggio.

Nel sistema Cook il carro è sospeso eccentricamente nella darte superiore e la rotaia di guida è presso la base. Il centro di gravità resta lateralmente ai sostegni, nei quali verificansi perciò rilevanti sforzi di torsione.

Un altro gruppo è costituito dai tipi Enos, Perlay Hales ed altri. I carri sono sospesi al di sopra e in corrisponpenza del loro asse; cosicchè il centro di gravità resta sulla perpendicolare delle ruote di carreggio. Le ruote di guida poi sono poste o sul fondo del carro o al di sopra, nel quale ultimo caso sono necessari lunghi apparecchi di sospensione.

Da ciò apparisce che tutti i costruttori hanno creduto doversi preoccuppare delle oscillazioni del carro; ma la massa di questo è tanto grande e le oscillazioni sono così lente che alla prova si è riconosciuto possibile di abbandonare le rotaie di guida, con le quali si perdono molti dei vantaggi delle ferrovie sospese.

Così fece il Langen (1), il quale, se non può essere considerato come l'inventore delle ferrovie sospese a guida unica, è certamente quegli che ha reso il concetto veramente pratico.

Il tipo Langen differisce dai precedenti precisamente pel fatto che lo spostamento trasversale delle vetture è lasciato completamente libero. La prima idea riguardava l'applicazione a vie leggiere di campagna, adatte anche al trasporto delle merci. Dei pali di ferro o legno, congiunti a guisa di V rovesciato e posti a distenza di 6 ad 8 m., costituiscono i sostegni ai quali per mezzo di robuste mensole è fissata una trave, munita di due rotaie, una sopra, l'altra sotto, costituenti l'armamento. L'organo di sospensione del carro è un pezzo a forma di *C*, portante il carrello motore con le due ruote motrici di sopra e due altre rotelle di sotto.

Il Langen ha poi perfezionato il suo sistema del quale è stata fatta una notevole applicazione nella ferrovia Barmen-Uerfeld.

La costruzione di questa linea fu preceduta da una serie di esperimenti, in principal modo rivolti allo scopo di riconoscere gli effetti della libera sospensione. La velocità, sulla linea di prova, si fece variare da km. 12 a 25. Nelle curve si osservarono inclinazioni perfino di 25°, ma i passeggieri non erano sbalzati da sedere (2) e l'acqua che riempiva un vaso, predisposto entro il veicolo non traboccava.

Quanto a comodità di viaggio si può affermare che l'oscillazione della vettura produce meno fastidio che le scosse dovute ai movimenti laterali sui binari comuni. Una forte deviazione del carro dalla verticale non deve poi necessariamente condurre ad oscillazioni, anche quando curve ristrette siano percorse a velocità di gran lunga superiori a quelle che si adotterebbero per ferrovie a due rotaie. Nelle prove anzidette, curve di raggio 50-20 e 10 m. furono percorse alle velocità rispettive di 66 48 e 26 km. l'ora, dando luogo a inclinazioni di 25-36 e 17 gradi senza che si verificassero oscillazioni. E' però necessario che i passaggi tra curve e rettifili siano sufficientemente graduali perchè il carro possa assumere o perdere la posizione inclinata senza oscillazioni. Il tempo impiegato a percorrere l'arco di raccordo dovrebbe essere almeno eguale al periodo di oscillazione del carro.

Negli esperimenti non si ebbe occasione di osservare gli effetti del vento; i quali tuttavia solo in casi eccezionali potrebbero essere apprezzabili. Sembra poi molto difficile che si verifichino oscillazioni per movimenti interni nel carro; durante le prove le persone che avevano preso posto nelle vetture furono ripetutamente fatte seder tutte da un lato, quindi alzare simultaneamente e passare dall'altro lato e ciò provocando oscillazioni appena percettibili.

Preceduta da queste prove, la ferrovia potè iniziare il suo esercizio con pieno successo. Ecco ora una breve descrizione di questa linea.

Nella industre regione Westfaliana emergono per attività le città sorelle di Barmen ed Eberfeld, poste sulla riva di un fiume a pecorso molto rapido, la Wupper, che ne taglia l'abitato in due parti. Le due città che non contavano insieme, al principio del secolo, che 20,000 abitanti ora ne contano 300,000; aumento dovuto alla vicinaza di miniere di carbone e di ferro ed allo sviluppo delle industrie tessili e chimiche.

Pei continui rapporti fra i due centri essendo divenute insufficienti le linee tramviarie che li allacciano e non permettendo la densità dell'abitato la costruzione di altre, non restava che utilizzare l'unico spazio disponibile, quello cioè al disopra della Wupper; è così che venne costruita la ferrovia sospesa di cui ci occupiamo.

Questa linea ha la lunghezza di km. 13.3, con curve generalmente di raggio non minore di m. 90; in due punti tuttavia non si è potuto a meno di adottare raggi di m. 75. Le curve sono raccordate ai rettifili per mezzo di parabole cubiche lunghe m. 50. La pendenza massima è del 45 per mille; la velocità di corsa è di km. 50 e si raggiunge in 15 secondi, con che la velocità media risulta di km. 33 l'ora, comprese le fermate che sono 18, una cioè ogni 750 metri in media.

Alle stazioni estreme, Barmen e Wowinkel, e a quella intermedia di Elberfeld, le vetture passano da una rotaia all'altra, girando su di una curva a piccolo raggio.

L'armamento, che è del tipo Langen, è costituito da una grande trave a doppio T dissimetrica e munita di controventi. Agli orli della tavola inferiore sono fissate le rotaie su cui scorrono le vetture. Tanto l'anima quanto le due tavole della grande trave sono costruite a traliccio.

Questa trave, che presenta alla sua tavola inferiore la larghezza di m. 4, è sopportata da cavalletti posti alla distanza di m. 21 a 33 l'un dall'altro. Questi sono di due specie; la più gran parte sono costituiti da due gambe inclinate, a traliccio, ed articolate al piede di maniera che possono cedere, ruotando, alle tensioni prodotte nella trave dai cambiamenti di temperatura. Altri, posti ad ogni m. 200 o 300, di costruzione più robusta, sono invece solidamente fissati sulla loro base di muratura; su questi vengono perciò ad esercitarsi gli effetti della tensione longitudinale della via. Lungo un tratto che percorre una via carrettiera, i cavalletti hanno ricevuto la forma a portico.

Le rotaie sono collocate su travicelli a doppio T, alti mm. 340, abbracciati inferiormente, quasi a contatto, dal gancio di sospensione delle vetture. Per non impedire la rotazione del gancio quando le vetture devono assumere una posizione obliqua, cioè nelle curve, la parte inferiore dei travicelli è stata arrotondata ad arco di circolo avente il centro nel mezzo del piano di scorrimento della rotaia. Questa ha l'altezza di 115 mm. e riposa sui travicelli coll'intermezzo di una bietta grossa mm. 10 e di uno strato di feltro di mm. 15, in modo da restar mobile nel senso della lunghezza, ciò che è ottenuto mercè uno speciale attacco. All'altezza delle rotaie, la travata è munita di tavolato allo scopo di render facile l'ispezione della via.

(1) Eugenio Langen, nato il 1833 a Colonia, ove morì nel 1895, si distinse in molti rami dell'ingegneria. Egli prese parte allo studio del motore Otto, la comparsa del quale segna l'inizio dell'êra pratica della macchina a gas. Otto e Langen stabilirono la fabbrica dei motori a Dentz, situata sulla riva destra del Reno e fu appunto a Dentz che venne fatto il primo esperimento della ferrovia sospesa. Langen sperimentò il suo ingegno anche nelle costruzioni elettrotecniche e in molte imprese industriali.

(2) I viaggiatori, se non guardano all'esterno, non si accorgono neanche della inclinazione del veicolo.

Una delle maggiori difficoltà dell'impianto stava nella costruzione degli scambi. Le rotaie principali, le quali alle loro estremità sono riunite a mezzo cerchio, formano una linea ininterrotta. D'altro canto le ruote della vettura debbono essere munite dai due lati di pezzi di ritegno, uno dei quali, quello dalla parte opposta a quella della rotaia deviata, deve passare, pel cambio, al di sopra della rotaia principale. Lo scopo si è raggiunto rialzando lo spigolo superiore dell'ago rispetto a quello della rotaia principale.

Nelle stazioni intermedie, di fianco alle rotaie di corsa, sano costruiti dei marciapiedi, lunghi circa quanto una vettura (m. 12) o quanto due e larghi m. 3, a semplice tavolato, la costruzione dei quali si trova addossata alla trave di armamento fra due sostegni consecutivi. L'accesso alle stazioni è praticato, caso per caso, nel miglior modo che le condizioni locali permettevano. Molto spesso la vicinanza di un ponte sulla Wupper rese facile la soluzione, bastando in tal caao una semplice scaletta fra il ponte e le banchine della stazione.

La stazione finale di Wowhinkel presenta un interesse particolare pel numero delle sue rotaie e pel raccordo con la rimessa delle vetture. Il viadotto della ferrovia sospesa termina in un raccordo a semicerchio di m. 9 di raggio, davanti al quale si trova la stazione. Al raccordo fa seguito la rimessa che ha m. 35 per 74 e la quale comprende otto rotaie raggruppate quattro a quattro simmetricamente e riunite fra loro con raccordi concentrici, aventi la curvatura minima di m. 3.

Le vetture sono lunghe m. 11.45, larghe 2 m. e possono contenere 50 persone. L'entrata e l'uscita ha luogo da due porte praticate nelle pareti laterali. Sulle testate e sui lati esistono altre porte che, normalmente stanno chiuse e sono destinate a permettere, in date circostanze, il passaggio da una ad altra vettura dello stesso treno o di due differenti treni posti sulle due vie contigue.

Le vetture sono sospese a due carrelli distanti da centro a centro m. 8, ciascuno a due ruote di m. 0.90 di diametro, messe in moto, per mezzo d'ingranaggi, da un motore elettrico di 36 cavalli fissato fra le due ruote e sporgente in falso. L'apparecchio di sospensione abbraccia la rotaia, come già si è detto, con pochissimo giuoco; quindi uno sviamento è impossibile. D'altra parte la vettura cede facilmente agli sforzi laterali, assumendo l'inclinazione che corrisponde alla posizione d'equilibrio, e tornando poi a posto quando la causa perturbatrice è cessata. La massima inclinazione prevista è di 15°.

La vettura è collegata al carrello (mobile intorno a un perno) per via di una traversa, i cui estremi penetrano in appositi intagli delle longherine di testa della vettura. L'attacco fra le longherine e la traversa ha luogo per mezzo di molle; ma nel caso queste si rompessero la vettura rimarrebbe sempre sospesa.

Nelle stazioni vi sono speciali molle di legno che servono a far cessare il movimento di oscillazione che potesse eventualmente assumere la vettura.

L'energia è fornita alle vetture da un conduttore, a forma di rotaia, fissato con isolatori ai traversi della tavola inferiore della grande trave. La corrente (a 550 volt) è presa per mezzo d'una spazzola portata dalla vettura.

La manovra delle vetture si fa con un ordinario regolatore serie-parallelo, messo in prossimità di una parete di testa.

Quando più vetture sono riunite per formare un treno, esse vengono collegate mediante un'asta di accoppiamento, munita di condutture elettriche di comunicazione; tutti i motori sono governati col regolatore della prima vettura.

Attenzione particolare è stata portata sui freni. Le vetture dispongono, oltre che del freno elettrico, di un freno a mano e di uno Westinghouse ad aria compressa. I cilindri di quest'ultimo sono posti sul carrello e i loro stantuffi, per mezzo di leve, agiscono egualmente su tutti i ceppi delle ruote. L'aria compressa è immagazzinata in alcuni tubi, adattati sotto il pavimento della vettura, i quali vengono riempiti alle stazioni finali. Essi hanno tale capacità da poter fornire, ad ogni arresto e per ogni tonnellata di treno, litri 0.48 d'aria compressa a 4 atmosfere; la pressione iniziale è di 9 a 10 atmosfere.

L'esercizio è regolato da uno speciale sistema di blocco automatico.

Il costo della linea è stato di L. 875,000 a km., spesa che non apparirà eccessiva a chi ricordi che la ferrovia elevata di Berlino è costata il triplo.

(*Giorn. del Genio Civile*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI

DEL *MONITORE*

Per il servizio dei pacchi postali all'estero.

La Società delle Messaggerie italiane, concessionaria del servizio dei pacchi postali cogli Stati Uniti d'America, visto come l'Italia, diversamente dagli altri Stati, non abbia un regolare servizio di trasporto per oltremare di colli superiori a 5 chilogrammi, si è proposta, anche in seguito ad interessamento del Ministero delle Poste e dei Telegrafi, di promuovere in qualche modo l'istituzione di un tale servizio, il quale non è consentito nelle condizioni attuali alle Poste italiane.

La Società predetta si è pertanto rivolta alla Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, presentando la proposta di un servizio di messaggerie sul genere di quelle esistenti all'estero e che, per quanto concerne le ferrovie italiane, costituirebbe una estensione di quello dei pacchi ferroviari.

Dall'esame di tale proposta essendosi riconosciuta la possibilità di attuare un servizio veramente pratico e che riuscirà indubbiamente di gradimento al R. Governo e di vantaggio al pubblico, ove si consideri che i trasporti di cui trattasi sono oggi in balìa della speculazione privata, con prezzi variabili e quasi proibitivi e con servizio irregolare, senza alcuna tutela degli interessi dello speditore, l'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha concordato colla Società delle Messaggerie italiane (Universal express), Società collettiva a responsabilità illimitata sedente in Genova, un apposito progetto di tariffa pei colli fino a 20 chilogrammi in servizio coll'estero, via mare, persuasa così di soddisfare non tanto agli interessi ferroviari, quanto all'impegno morale per lo sviluppo e l'incremento dei traffici.

Argomento importante che ha indotto ad accogliere la proposta delle Messaggerie italiane, fu quello della grande convenienza, essendo assai preferibile che un tale servizio sia diretto da una Società la quale, non occupandosi della materiale esecuzione dei trasporti, possa meglio sorvegliarne e curarne il regolare andamento e proporre al caso i miglioramenti atti a facilitare sempre più le relazioni coi paesi d'oltremare.

Il progetto pel servizio in parola riguarda le sole località della Rete Mediterranea, perchè la Società di queste Ferrovie ritenne necessario di fissarne le basi prima di proporne l'estensione alle Società consorelle; ma fino dall'inizio delle trattative si è fatto assegnamento sulla partecipazione al medesimo anche delle Reti Adriatica e Sicula.

A tale scopo i prezzi della progettata tariffa, stabiliti per le diverse località estere, potranno senz'altro essere estesi alle stazioni adriatiche e sicule, con transito sia per i porti ora previsti di Genova e Napoli, sia per Venezia, Catania e gli altri porti serviti dalle dette due Reti, dai quali esistano partenze regolari di battelli.

All'eseguimento dei trasporti le Messeggerie italiane provvederanno valendosi di quelle Società di navigazione che, sia per le condizioni, sia per la regolarità e prontezza, diano affidamento di un servizio sotto ogni rapporto soddisfacente.

Così per le relazioni coll'America del Sud, le dette Messaggerie si serviranno della Navigazione generala italiana, la quale, assieme colla Veloce, presta in oggi il servizio postale migliore, ed all'uopo hanno concluso speciale contratto per fruire, con prezzi ridotti, dei privilegi accordati dalle Dogane del Plata al servizio di accomandigia; pel servizio col Levante, coll'Estremo Oriente, coll'Australia, ecc., si serviranno della predetta Società, di quella del Naddentscher Lloyd e delle altre che offriranno le necessarie garanzie così pel percorso marittimo, come per quello fluviale e ferroviario di oltre mare; ed infine pel trasporto sulle linee americane degli Stati Uniti e dell'Argentina si varranno dei servizi di espresso colà esistenti (Espresso Weelsfargo ed Espresso Villalonga), fruendo di tariffe ridotte ottenute mediante contratti già stipulati.

Le stesse Messaggerie italiane si propongono poi di regolare di mano in mano i particolari che si riferiscono alle spese locali nei porti esteri, allo scopo di agevolare vieppiù questo traffico, ed inoltre di eliminare gli ostacoli che ancora si oppongono ad una maggiore estensione della tariffa di cui trattasi, facendo all'uopo direttamente le pratiche necessarie colle Amministrazioni governative, colle Ferrovie e colle altre Imprese di oltre mare.

Il servizio del quale trattasi potrà essere in seguito esteso anche alle spedizioni di colli superanti il peso di 20 chilogrammi, come pure ad altre località sia italiane che estere, ora non considerate nella tariffa, secondo gli speciali accordi che verranno all'uopo presi colle Società interessate.

Il progetto del quale trattasi venne dalla Mediterranea presentato all'Adriatica ed alla Sicula, affinchè si pronuncino circa la loro partecipazione al nuovo servizio, e fu trasmesso al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, affinchè voglia esaminarlo e dichiarare se in massima lo ritenga meritevole dell'approvazione governativa.

><

Pei trasporti militari sulle ferrovie.

Siamo informati che il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, in seguito ad incarico ricevuto dal Ministero della Guerra, ha rimesso a tutte le Società di ferrovie secondarie il volume contenente l'atto addizionale alla convenzione 28 settembre 1882 pei trasporti militari sulle ferrovie dell'Adriatico, del Mediterraneo e della Sicilia, da stipularsi fra i Ministeri della Guerra e della Marina e le tre Società esercenti le ferrovie medesime, ed il relativo regolamento concordato dopo un accurato lavoro da parte di apposita Commissione composta di funzionari delle Amministrazioni governative interessate e delle dette Società ferroviarie.

Il contenuto del detto regolamento, che sostituirà quello oggi in vigore, è stato riordinato con nuovi criteri, affinchè ne sia più facile la consultazione, e, quanto alla sostanza, chiarisce i punti dubbi ed offre alcuni miglioramenti che l'esperienza ha dimostrato necessari sia nell'interesse delle Amministrazioni militari, che in quello della ferrovia.

Così come è, il nuovo regolamento è già stato accettato dalle Ferrovie maggiori; e poichè esso dovrebbe valere non solo per i trasporti sulle linee delle tre grandi Reti, ma anche per quelli sulle linee di Società esercenti le ferrovie secondarie, le quali applicano l'attuale regolamento, così il R. Ispettorato si è rivolto alle Società medesime, affinchè vogliano dichiarare se nulla abbiano in contrario e che venga applicato anche ai trasporti militari sulle linee da esse rispettivamente esercitate.

><

La ferrovia da Cividale al confine austriaco.

A proposito della notizia che il Governo austriaco sarebbe contrario al progetto di allacciare con una ferrovia il territorio di Cividale e il confine, si comunica che nessuna pratica fu avviata con l'Austria e che il Ministro Balenzano, in una lettera diretta all'onor. Morpurgo, si mostra favorevole al progetto, e suggerisce i modi di esperire le pratiche occorrenti presso il Governo austriaco.

><

Le visite del Ministro dei Lavori Pubblici.

L'on. Balenzano, dopo visitati i lavori del Sempione e le ferrovie Valtellinesi, si recherà probabilmente in Liguria e visiterà Oneglia e Porto Maurizio, allo scopo di studiare il progetto pel porto Umberto I da aprirsi fra le dette città ed il prolungamento della ferrovia Ceva-Ormea sino al mare.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Gare di materiale mobile*).

Il 22 corrente mese, presso la Direzione Generale della Rete Mediterranea, hanno avuto luogo le gare nazionali per la fornitura di:

150 carri coperti a due assi per il trasporto di derrate alimentari, della portata di 15 tonn., serie HBFc*d*, in 6 lotti, di 25 carri ciascuno;

150 carri coperti a due assi per il trasporto di derrate alimentari, della portata di 15 tonn., serie HBFc*d*, divisi in 6 lotti, di 25 carri ciascuno;

150 carri coperti a due assi, serie HBc*d*, divisi in 6 lotti, di 25 carri ciascuno;

150 carri coperti a due assi, serie HB, divisi in 6 lotti, di 25 carri ciascuno.

Le gare andarono deserte, avendo le Ditte superato il prezzo massimo stabilito dalla scheda sociale.

(*Gare aggiudicate*).

Il 18 corrente ebbe luogo, presso la Direzione Generale della Rete Mediterranea, la gara internazionale per la fornitura di 50 carri coperti, serie HBFc*d*, che fu aggiudicata alla « Société Anonyme des Athéliers Germain-Monceaux-sur-Sambre », al prezzo di L. 5668 per ogni carro dato franco nella stazione di Bardonecchia.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Gare aperte*).

Presso la Società esercente la Rete Adriatica, il 7 ottobre, alle ore 14 1[2, avrà luogo la gara per la fornitura del tornio parallelo grande destinato al deposito locomotive della stazione centrale di Milano.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

RETE ADRIATICA:

Rafforzamento dell'armamento sul tronco Rogoredo-Melegnano, per L. 25,400, oltre il materiale metallico d'armamento.

Impianto d'una comunicazione telefonica e di apparecchi di controllo nella stazione di Casarsa, per L. 1150.

Rinnovazione di metri 1332 di binario fra i km. 6.280 e 6.612 della linea Pisa-Pistoia, per L. 1835, oltre il materiale metallico d'armamento.

Copertura della piattaforma da metri 8.50 esistente nel piazzale delle officine della stazione centrale di Napoli, per L. 2300.

Impianto del disco ripetitore dopo il disco d'ingresso in stazione di Brescia, sulla linea Brescia-Cremona, per L. 1500.

Sistemazione del rifornitore della stazione di Motta di Livenza, alimentandolo con le acque del fiume Livenza, per L. 5600, delle quali L. 3400 per i lavori da appaltarsi.

Costruzione di due locali addossati alla rimessa locomotive, di un divisorio in legname nella rimessa stessa e di un casotto nel piazzale di fianco al fabbricato viaggiatori della stazione di Avezzano, per L. 4800, di cui L. 4000 per i lavori da appaltarsi.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Rialzamento del muro di sostegno al piede della falda Mazzinara, fra le stazioni di Bonassola e di Levanto, al km. 64.325 della linea Genova-Pisa, L. 3500.

Regolarizzazione della costa franata in contrada Monteverde, presso la stazione di Roma-Trastevere, L. 13.000.

Completamento della scogliera a difesa della testa murata del pennello ortogonale 14°, al km. 232.175 della linea Asciano-Montepescali, L. 6200.

Prima selciatura della piazza Nizza lungo la fronte dei fabbricati ferroviari della stazione di Torino Porta Nuova, L. 516.

Modificazioni ai binari e scambi della stazione di Albenga, sulla linea Sampierdarena-Confine francese, L. 4900.

Sostituzione della gru idraulica nel deposito delle locomotive della stazione di Savona Letimbro, L. 500.

Rivestimento con buzzoni di un tratto del rilevato ferroviario e della sponda destra del Rio Versa a monte del ponte, al km. 58.409 della linea Torino-Genova, L. 3100.

Consolidamento di due tratti dell'argine stradale a mezza costa fra i km. 273.730 e 273.845, fra le stazioni di S. Giovanni d'Asso e di Asciano, L. 5400.

Consolidamento del rilevato stradale al km. 272.275-272.295 e della falda destra della trincea al km. 272.605-272.650 della linea Empoli-Chiusi, L. 6150.

Sistemazione del cunettone al piede del rilevato stradale fra i km. 75.123 e 75.213 della linea Cantalupo-Cavallermaggiore, L. 1960.

Riparazione dei tetti danneggiati dal vento ai fabbricati fra le stazioni di Civitavecchia e di Grosseto, L. 380.

Rete Adriatica:

Esecuzione delle opere a difesa della ferrovia Bologna-Pistoia, al km. 51.234 (dal bivio Reno), L. 3500.

Prolungamento della copertura del piano caricatore n. 5 nella stazione di Milano Porta Garibaldi, L. 5695.60 a carico della Rete Adriatica e L. 8804.40 a carico della Rete Mediterranea.

Stazione di Seregno. Deviazione della strada provinciale Valassina e costruzione del relativo passaggio a livello, L. 29,432.17 a carico della Rete Adriatica e L. 29,432.16 a carico della Rete Mediterranea.

Ampliamento del rifornitore della stazione di Milano Porta Garibaldi e costruzione di un deposito per il carbone, L. 2152 a carico della Rete Adriatica e L. 3328 a carico della Rete Mediterranea.

Ricostruzione di una parte del muro di sostegno al km. 65.200 della linea Termoli-Campobasso, L. 4400.

><

Strade Ferrate Secondarie.

Prospetto dei prodotti del traffico ottenuti nel mese di luglio 1902 in confronto di quelli avutisi nel corrispondente mese del 1901.

Indicazione delle ferrovie	Esercizio 1902-1903	Esercizio 1901-1902	Differenza
Vicenza-Treviso e Vicenza-Thiene-Schio.	106,800	95,200	+ 11,600
Sarde Comp. Reale .	160,000	154,851	+ 5,149
Secondarie Sarde . .	95.500	63,561	+ 31,939
Milano-Saronno-Erba .	387,015	379.162	+ 7,853
Novara-Seregno . .	69,391	62.893	+ 6,498
Conegliano-Vittorio .	9,610	9.000	+ 610
Parma-Suzzara . .	14,740	14,800	— 60
Schio-Arsiero e Schio-Torrebelvicino . .	15,660	16,400	— 740
Udine-Cividale-Confine	46,500	44,380	+ 2,120
Camposampiero-Montebelluna. . . .	19,900	16.400	+ 3,500
Bologna - Massalomb.	31.750	28.600	+ 3,150
Arezzo-Stia	18,700	18.710	— 10
Torino-Ciriè-Lanzo .	80,689	76.735	+ 3,954
Torino-Rivoli . . .	17,621	16,727	+ 894
Settimo-Rivarolo-Castellamonte . . .	50,815	45,901	+ 4,914
Palermo-Mars.-Trap.	133.067	121,630	+ 11,437
Sassuolo-Mod.-Finale	30.326	27,051	+ 3,275
Santhià-Biella . . .	75,430	67.608	+ 7,822
Ferr. di Reggio Em. .	23.433	23.699	— 266
Roma-Albano-Nettuno	73,800	74,700	— 900
Ofantino - Margherita di Savoia . . .	1,825	2,042	— 217
Bergamo-Ponte Selva	54,325	51.971	+ 2,354
Sassi-Superga . . .	8,032	2,215	+ 5,817
Fossano-Mondovì . .	4,178	3,539	+ 639
Menaggio - Porlezza e Luino-Ponte Tresa.	10,226	9,506	+ 720
Napoli-Nola-Baiano .	35.667	35,030	+ 637
Poggibonsi-Colle . .	7,048	5,128	+ 1,920
Arezzo-Fossato. . .	45,000	43,755	+ 1,245
Basaluzzo-Frugarolo .	790	895	— 1 105
Palermo-Corleone. .	25,000	24,166	+ 834
Monteponi-P. Vesme .	1,200	1,109	+ 91
Gozzano-Alzo . . .	3,681	3,554	+ 127
Ferrara-Suzzara . .	35.253	32,423	+ 2,830
Modena-Vignola . .	8,420	8,205	+ 215
Napoli-Pozzuoli-Cuma	43,874	42,000	+ 1,874
Verona-Caprino . .	13,964	13,664	+ 300
Napoli-Ottaiano . .	20,689	15,501	+ 5,188
Cerignola Staz.-Città.	5,913	7,230	— 1,317
Economiche Biellesi .	25,711	22,990	+ 2,721
Sant'Ellero-Saltino .	7,500	7,000	+ 500
Roma-Ronciglione . .	69,800	52,407	+ 17,393
Varese-Porto Ceresio .	8,150	7,940	+ 210
Circumetnea . . .	45,000	43,410	+ 1,590
Tortona-Castelnuovo .	2,408	1,685	+ 723
Rezzato-Vobarno . .	12,109	12,602	— 493
Iglesias-Monteponi .	400	381	+ 19
Bari-Putignano . .	3,200	3,037	+ 163
Mandela-Subiaco . .	3,326	1,888	+ 1,438
Totale generale L.	1,978,283	1,813,276	+165,007

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

In materia di *ricorso straordinario*, il Consiglio di Stato, a Sezioni unite, ha recentemente emessi i seguenti pareri:

1) Precedente ricorso alla IV Sezione del Consiglio di Stato. Rigetto per vizio di forma: « Secondo la giurisprudenza ormai assodata dal Consiglio di Stato, non è impedito il ricorso straordinario al Re ai termini dell'art. 12, n. 4, della legge 2 giugno 1889, a chi produsse per lo stesso oggetto il ricorso alla IV Sezione, quando tale ricorso sia stato respinto per vizio di forma »;

2) Questioni di fatto. Improponibilità: « In sede di ricorso straordinario al Re, non è consentito di dedurre motivi basati su circostanze di fatto che, dal provvedimento che si impugna, furono già esaminate e dichiarate insussistenti, nè di riprodurre questioni di fatto già vagliate e non ritenute meritevoli di considerazione; ma si possono soltanto proporre questioni sulla legittimità dell'atto impugnato ».

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, d'accordo cogli altri Ministri interessati, ha approvato le seguenti proposte delle Amministrazioni ferroviarie, relative a concessioni speciali di tariffa:

1) Proposta dell'Adriatica per la quale la concessione accordata alla Ditta Grosse-Schenk e Comp. di Vienna, per trasporto di legnami di quercia da Bares (Ungheria) a varie destinazioni italiane, via Cormons, è rinnovata per un altr'anno, a datare dal 1° agosto, ed è estesa ai consimili trasporti destinati a Sestri Ponente, con applicazione del competente abbuono a tonnellata sulla tassa normale relativa al percorso Cormons-transito a destinazione;

2) Proposta della Mediterranea per la proroga fino al 30 settembre 1904 dell'estensione della tariffa locale n. 210, P. V., ai trasporti di legname greggio, ecc., in partenza dalla stazione di Petina, ed a quelli in destinazione di Gallipoli;

3) Proposta dell'Adriatica di rinnovazione, alle stesse condizioni, per un altro anno della concessione accordata alla Ditta Ferrarese per l'industria del gas, per trasporti di carbon fossile da Venezia Marittima a Ferrara, riducendosi il quantitativo minimo d'impegno da 7000 a 6000 tonnellate;

4) Proposta dell'Adriatica per la quale, a decorrere dal 1° luglio 1902, è rinnovata, alle stesse condizioni, la concessione accordata alla Ditta Maurelio Bassi per trasporti di vino da Padova ad Ancona, Terni e Roma, e di fusti vuoti in senso inverso. La rinnovazione ha effetto per tre anni, con facoltà ad ambe le parti di disdetta annuale;

5) Proposta della Mediterranea per concessione alla Ditta Candido De Angelis di effettuare i suoi trasporti di carbon fossile a carro completo da Anzio a Roma Termini ed a Roma Trastevere, in una quantità non inferiore a 2000 tonnellate annue, coll'abbuono proporzionale al minor quantitativo d'impegno, del 9 0[0 sulle tasse a tariffa ordinaria, fermo l'integrale diritto fisso. La concessione è valida per un anno, decorrente dalla data di approvazione;

6) Proposta dell'Adriatica per concessione alla Ditta Giulio Fiorazzo di effettuare i suoi trasporti di legname greggio, alle condizioni seguenti: *a*) impegno di trasportare in un anno, decorrente dal 1° luglio 1902, non meno di tonn. 2000 di legname greggio in tronchi, in partenza da Belluno e da Sedico Bribano ed in destinazione di Vigodarzere, al prezzo di L. 0.0412 per tonnellata-chilometro, oltre il diritto fisso normale; *b*) impegno di caricare non meno di 15 tonn. di tavolame nei carri della portata di 10 tonn.: pei carri da 12 il peso minimo deve limitarsi a 11 tonn.; *c*) impegno di trasportare per ferrovia a tariffa normale: le eventuali partite di tavolame che la Ditta dovesse acquistare nel Cadore e nell'Agordino, con destinazione a Vigodarzere; tutto il tavolame ed i tronchi scalanti a Fonzaso, con un minimo annuo garantito di tonn. 1000. Questi trasporti si faranno dalla stazione di Feltre per quella di Vigodarzere.

><

Sentenze di Cassazione, di Corte d'Appello, ecc.

La Corte di Cassazione di Roma, sul ricorso Chiesa ed altri, ha emesso la seguente sentenza, in materia di *Strade comunali, lavori ordinari e straordinari. Modo di provvedervi.*

« Pei casi di ordinaria manutenzione delle strade comunali, provvedono gli articoli 39 e 40 della legge sui lavori pubblici, 20 marzo 1865, allegato *F*; per fare fronte ai casi straordinari, a nulla provvedendo i detti articoli, devesi far capo alle consuetudini consacrate nei locali regolamenti.

« In specie, trattandosi, ad esempio, di un'abbondante nevicata che rendesse necessario lo sgombero della neve onde riattivare le comunicazioni, e se la consuetudine ponesse un tale lavoro a carico degli abitanti di un determinato Comune, non sarebbe illegale il regolamento che contenesse una simile disposizione sotto comminatoria di una penalità, vuoi perchè le prestazioni d'opera sono ammesse dalla nostra legislazione, come appare dalla legge 30 agosto 1868 per la costruzione delle strade comunali obbligatorie, vuoi perchè dall'art. 175, n. 8, della legge comunale e provinciale è stabilito che alla manutenzione delle strade comunali provvedano i Comuni in conformità delle leggi, delle convenzioni e delle consuetudini ».

— La Corte di Cassazione di Torino, nella causa fra la Società esercente la Rete Mediterranea e il sig. Cabella, ha sentenziato, in materia di *Ferrovie, convenzioni e allegati. Loro efficacia legislativa. Trasporto di merci. Termine di resa. Computo. Giorni festivi.*

« Le convenzioni ferroviarie approvate con la legge 27 aprile 1885, ed i relativi allegati, hanno carattere di legge, e perciò le loro violazioni sono denunziabili in Cassazione.

« Nel termine di resa, concesso alle ferrovie per i trasporti a piccola velocità dall'art. 70 dell'allegato *D* alla legge 27 aprile 1885, devono comprendersi, a favore delle ferrovie, il giorno per le operazioni in arrivo ed i giorni festivi se cadono in arrivo od in partenza ».

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Giardini-Leonforte. — Il 21 corrente si è tenuto a Messina un imponente Comizio per propugnare la costruzione della ferrovia Giardini-Leonforte. Oltre a quasi tutti deputati e senatori, intervennero o si fecero rappresentare i grandi Municipi dell'isola, come Palermo, Messina, Siracusa, Caltanissetta, Trapani; i Consigli provinciali e le Camere di Commercio delle suddette città, un centinaio di rappresentanze municipali dei paesi lungo la linea.

Dopo vari discorsi il Comizio approvò per acclamazione un ordine del giorno, col quale, considerando l'abbandono nel quale vennero sin qui lasciate queste regioni, riaffermando la necessità della linea, riconosciuta anche dal Ministro dei Lavori Pubblici:

« Il popolo di Messina e le rappresentanze politiche, amministrative e popolari della Sicilia, riuniti in solenne Comizio:

« Domandano che il Governo di Giuseppe Zanardelli, riparando alle colpe di altri, intenda a soddisfare i legittimi e trascurati bisogni di queste popolazioni, e dia riparazione al loro diritto conculcato, provvedendo alla costruzione immediata della Giardini-Leonforte e delle sue diramazioni.

Ferrovia Marmifera di Carrara. — Il Consiglio d'amministrazione della Banca d'Italia, creditrice della « Marmifera » di Carrara, ha approvato in massima nell'ultima sua riunione la cessione del proprio credito verso la « Marmifera » all'ing. Ceci.

Ferrovia Grumo-Padula. — Nel discorso tenuto a Stigliano il 22 corrente, l'on. Zanardelli disse che il voto che gli fu continuamente ripetuto durante il suo viaggio nella Basilicata, fu quello per la costruzione della ferrovia Grumo-Padula:

« Tutti invocano questa via di ferro, che sperano li sottragga ad un doloroso isolamento; questa via di ferro — aggiunse l'onorevole Zanardelli — che servirebbe il Capoluogo di circondario Matera e poi, oltre a Ferrandina, Montemurro e molti altri centri minori. Questa via di ferro percorrerebbe nella Basilicata centosessanta chilometri, e la sua spesa di costruzione sarebbe assai considerevole. Ma più che la costruzione, invero mi spaventa la spesa di esercizio, allorchè penso che la linea da me percorsa da Sicignano a Lagonegro, mentre rende meno di tremila lire al chilometro, ne costa seimilatrecento per l'esercizio. Ad ogni modo, quello che vi posso assicurare si è che uno straordinario sussidio chilometrico per questa linea io lo credo giusto e doveroso ».

Ferrovia elettrica Genova-Bobbio-Piacenza. — La Commissione tecnica, nominata dalla Direzione del Comitato per la ferrovia elettrica Genova-Bobbio-Piacenza, ha portato a compimento il non lieve incarico ricevuto. Gli ingegneri Mario Bodoano e Oliva e il geometra Giacomo Figallo, che componevano la Commissione stessa, hanno ultimato il loro lavoro, preventivando una spesa di 73 milioni per tutte quante le opere occorrenti alla ferrovia, comprese anche in tale somma le spese necessarie alla costruzione e formazione delle tre officine idrauliche generatrici dell'occorrente energia elettrica, nonchè di altre due di riserva, che verrebbero stabilite lungo il Trebbia.

Il diligente lavoro, corredato di tutti i piani relativi al percorso della ferrovia, verrà verso la metà del prossimo mese sottoposto all'esame ed alla discussione del Congresso generale, che il detto Comitato terrà in Piacenza.

Ferrovia Fossano-Bra-Asti. — Si tenne nei giorni scorsi in Bra una riunione di numerosi rappresentanti dei Comuni interessati in questa ferrovia, presente pure il deputato avv. Gianolio.

Il presidente cav. Valfrè, sindaco di Bra, comunicò una lettera, colla quale il sindaco d'Asti dichiara di non potere, per motivi di salute, intervenire alla presente seduta, ed assicura che quell'Amministrazione presterà tutto il suo appoggio morale per il progetto in questione.

Espone quindi come il progetto dettagliato per il tronco Fossano-Bra sia pressochè completato a cura degli uffici tecnici di Bra e Fossano.

In seguito si delibera di far procedere allo studio particolareggiato e dettagliato del rimanente tronco Bra-San Damiano d'Asti, nominando un Comitato, che risulta composto dei rappresentanti di Fossano, Bra, Cornegliano, Canale e San Damiano d'Asti, coi seguenti incarichi:

a) Pubblicare un avviso col quale si inviti chiunque intenda di studiare il progetto in questione di consegnare le sue proposte al sindaco di Bra entro il termine che sarà fissato dal Comitato stesso, e senza impegno o vincolo alcuno, o tratto di conseguenza.

b) Stabilifo il corrispettivo per il progetto, fare il riparto delle quote-parti da porsi a carico di ciascun Comune interessato, prendendo a base del riparto la popolazione, la superficie del territorio, il bilancio e gli interessi speciali dei rispettivi Comuni alla costruzione della linea.

Tale riparto però sarà soggetto all'approvazione dei singoli Consigli comunali.

Da ultimo si accoglie l'istanza del sindaco di Canale di fare nuove insistenze presso l'Amministrazione comunale d'Asti perchè si associ nello studio in questione, essendo questo di massimo interesse per quella città.

Funicolare del colle di Tenda. — Coll'intervento di parecchi generali s'inaugurerà la settimana prossima il secondo tronco della funicolare aerea che dalla frazione Panice, sopra Limone Piemonte, va al forte centrale del colle di Tenda.

La funicolare che costituisce un'opera tecnica importantissima, sarà adatta, oltre che al trasporto dei materiali, a quello eventuale dei feriti: gli esperimenti eseguiti l'anno scorso sul primo tronco diedero ottimi risultati.

La forza motrice vien fornita da una dinamo di 50 cavalli, posta sotto una cascata d'acqua in regione Limonetto.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio al 20 settembre 1902.* — Nella decade 11-20 settembre 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 4,634,351.63, con un aumento di L. 185,488.10 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio al 20 settembre 1902 si ragguaglia a L. 34,788,467.34, presentando un aumento di L. 1,258,267.76 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio al 10 settembre 1902.* — Nella decade dal 1° al 10 settembre 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 320,059, e presentano un aumento di L. 45,524 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 10 settembre 1902 ammontano a L. 2,516,544, con un aumento di L. 156,625 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti del mese di agosto 1902.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (276 chilom.), nel mese di agosto 1902, confrontato con quello dello stesso mese 1901, fu il seguente:

		1902 agosto	1901
Passeggieri trasportati	Num.	322,000	303,655
» introito	L.	825,000	824,244.45
Bagagli e cadaveri	Tonn.	995	978
» introito	L.	71,000	67,050.86
Bestiame trasportato	Capi	10,710	7,880
» introito	L.	44,000	35,260.35
Merce trasportata	Tonn.	77,100	80,023
» introito	L.	780,000	862,445.81
Introito complessivo	»	1,720,000	1,789,001.47
» chilometrico	»	6,231.88	6,481.88
Proventi diversi	»	65,000	63,881.20
Introito generale	»	1,785,000	1,852,882.67
Spesa complessiva	»	920,000	864,043.92
» chilometrica	»	3,333.33	3,130.59
Introito netto	»	865,000	988,838.75

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Ferrovie Svizzere. — *Ferrovie Federali.* — Nel mese di agosto scorso le Ferrovie federali fecero un introito di franchi 6,872,650, contro una spesa di franchi 3,435,370, ossia un maggior introito di franchi 3,437,280.

Nei primi otto mesi del corrente anno gli introiti ammontarono a fr. 45,149,029, e le spese a fr. 26,494,604, ossia un maggior introito di fr. 18,654,426.

Ferrovie Francesi. — *L'estensione dei tramways.* — Sotto gli auspici dell' « Union des tramways » di Francia è stato pubblicato un Annuario generale dei tramways in questo paese, da cui togliamo alcuni particolari interessanti.

Quando uscì la legge sui trams dell'11 giugno 1880, esistevano appena 500 chilometri di vie tramviarie; ora invece questo numero è salito a 4500, non contando 2500 chilometri che sono in costruzione. In certe regioni rurali le condizioni della vita e del commercio sono state interamente trasformati dai trams per i viaggiatori e per le merci. In tutte le città si spera egualmente una trasformazione rapida e radicale, e il tramway crea benessere e salute dovunque i progressi dell'industria minacciavano l'igiene pubblica.

Esistono due categorie principali di tramways: quelli per viaggiatori soltanto e quelli per merci e viaggiatori. Questi ultimi hanno progredito in proporzioni più rapide degli altri. Rappresentavano essi nel 1900 il 60 0[0 del totale tramviario.

Dal punto di vista del modo di trazione, della sostituzione del vapore, poi dell'elettricità o dell'aria compressa alla trazione animale, la classificazione dei trams presenta un interesse incontestabile.

In principio era impiegata solo la trazione animale. Ancora 15 anni fa la trazione meccanica era così insignificante che le statistiche non ne facevano nemanco menzione. La prima linea ad elettricità fu quella di Montferrand-Royat, inaugurata nel 1890, lunga 7 chilometri, e il cui costo chilometrico ascese a 233,000 franchi.

Da allora i progressi della trazione meccanica sono stati rapidissimi. Alla fine del 1900 si riscontrò che la trazione animale era quasi scomparsa (essa non rappresenta che l'1.20 0[0 nel totale tramviario), che la trazione elettrica comprendeva circa 1100 chilometri. Si vede quale importanza abbia preso la trazione elettrica: non vi ha dipartimento in cui essa non funzioni o non debba prossimamente funzionare.

L'Annuario termina con le statistiche finanziarie, le quali dimostrano che i benefizi realizzati negli ultimi anni sono stati considerevoli per le Compagnie assuntrici o proprietarie.

Ferrovia della Faucille. — Avant'ieri sera vi fu a Ginevra un Congresso dei Comitati francesi, italiani e ginevrino per la costruzione della linea ferroviaria Lons-le Saulnier-Saint-Claude-Ginevra, per completare la linea del Sempione.

Furono letti alcuni importanti rapporti italiani, francesi e ginevrini, e si votò una mozione intesa ad affrettare i lavori, onde coincidano coll'apertura del Sempione.

Seguì un banchetto all'*Hôtel National* di sessanta coperti, presieduto dal colonnello Turettini. Assistevano le Autorità federali, cantonali e molti cittadini. Parlarono il senatore francese Prevet, il generale Bigotti, Silvio Ghelli, Fazy, presidente del Consiglio di Stato di Ginevra, Loiseau Benassy, Philippe Lachenal e Richard.

Il senatore Prevet rilevò il carattere internazionale dell'opera della Faucille, che consoliderà i vincoli tra la Francia, l'Italia e la Svizzera francese. Il generale Bigotti parafrasò brillantemente il pensiero del Prevet, bevendo all'avvenire delle razze latine. Il presidente del Consiglio di Stato di Ginevra, Fazy, ringraziati i rappresentanti francesi ed italiani, disse che Ginevra è lieta di offrirsi come terreno per una intesa sempre più cordiale fra le sorelle latine Francia ed Italia sulla via del progresso.

I brindisi furono seguiti dalla Marcia Reale e dalla Marsigliese, ascoltati in piedi dai convitati, che acclamarono alla Francia, all'Italia ed alla Svizzera.

Ferrovie Austriache. — *Congiunzione ferroviaria fra la Bosnia e Fiume.* — Da un rapporto della Camera di Commercio di Fiume rilevasi che tra le opere di assoluta necessità è caldeggiata la congiunzione più corta possibile dalla Bosnia in direzione di Fiume.

Il Ministro del commercio, allorchè assistette all'inaugurazione del tronco Gabela-Gravosa (rileva il rapporto) si sarà potuto convincere che le ferrovie bosniache, anche se a scartamento ridotto, possono convogliare un movimento ragguardevolissimo, e che quindi i loro sbocchi marittimi, meglio accessibili alla navigazione che non lo sia Metcovich, sono capaci di attirare trasporti lontani, che prima prendevano altra strada.

Già oggi gran parte del legname bosniaco, per effetto di riduzioni di noli, scala a Gravosa, e il deviamento si renderà ancor più sensibile quando si aprirà la ferrovia da Bugoino a Spalato.

E' dunque opportuno di sollecitare l'allacciamento diretto tra Fiume e la rete bosniaca.

Ferrovie Russe. — Secondo le cifre pubblicate dal Ministero delle Vie e Comunicazioni, la rete delle ferrovie russe si accrebbe nel 1901 di 3.042 verste. Parecchie linee furono aperte all'esercizio, fra cui la linea di Sawelow, che attraversa uno dei centri più industriali del Governo di Mosca.

I trasporti sulle ferrovie russe hanno sofferto, in seguito a circostanze sfavorevoli e più particolarmente in seguito a cattivi raccolti ed alla crisi generale del commercio e dell'industria; non furono rilevanti. Non trasportarousi nel 1901 che 99,883,542 viaggiatori contro 91,536,905 nel 1900 e 7,435,445,000 pouds (1 poud = 16 kilos) di merci contro 7,390,642,000 pouds nel 1900.

I prodotti lordi per il 1901 sono saliti a 567,768,030 rubli, cioè 11,127 rubli per versta, mentre che erano di 557,736,381 rubli, ossia 11,574 rubli per versta nel 1900.

Ferrovia di Benguella. — A Lisbona avrà luogo il 6 ottobre venturo un concorso pubblico per i lavori necessari alla costruzione delle due prime sezioni della ferrovia di Benguella (Africa occidentale portoghese).

Questa ferrovia è a scartamento di un metro con guidovie di kg. 25 per metro corrente.

Le due sezioni avranno una lunghezza di circa m. 61,545, e l'impresa comprende i lavori d'infrastruttura, la via corrente con alcune vie di servizio e un ponte a *quai* nella baia di Lobito.

La durata di questi lavori sarà di 3 anni e mezzo.

Notizie Diverse

Istruzione per la registrazione internazionale dei marchi di fabbrica e di commercio. — Le Camere di Commercio hanno diramato le seguenti istruzioni per la registrazione internazionale dei marchi di fabbrica e di commercio.

Ogni industriale o fabbricante, che abbia in Italia il proprio stabilimento o il proprio esercizio commerciale, mediante la registrazione dei suoi marchi di fabbrica o di commercio presso l'ufficio internazionale di Berna può ottenere protezione legale ai prodotti di sua fabbricazione o di suo commercio in Italia e nei seguenti Stati (oltre che in quelli i quali aderissero in seguito alla convenzione di Madrid del 14 aprile 1891): Belgio, Brasile, Spagna, Francia, Olanda, Portogallo, Svizzera, Tunisia.

Per ottenere la registrazione presso l'ufficio di Berna, l'industriale e commerciante italiano deve depositare presso qualunque Prefettura o Sottoprefettura del Regno la do-

manda relativa (in carta da bollo da L. 1.20) indirizzata al Ministero del Commercio, che ne cura la trasmissione a Berna.

Alla domanda devono essere allegati:

1) un cliché del marchio, per la riproduzione tipografica del marchio stesso, che sarà reso pubblico in tutti gli Stati che aderirono ed aderiranno al secondo protocollo di Madrid.

Il detto cliché dovrà riprodurre tutte le parti costituenti il marchio (etichette, bolli, capsule, fac-simili di firme, ecc.), in tutti i loro particolari e ridotte in modo da esser contenute in una riquadratura massima di 100 millimetri di lato ed in una minima di 15 millimetri; l'altezza del cliché, zoccolo compreso, sarà di 24 millimetri, altezza del carattere tipografico;

2) numero quattro esemplari, in carta libera, della riproduzione tipografica del cliché di cui sopra;

3) se uno degli elementi distintivi del marchio consiste nel suo colore, potranno essere uniti 30 esemplari del marchio originale, su carta libera;

4) quando non sia necessaria la presentazione del cliché e della relativa riproduzione tipografica, basterà unire la descrizione del marchio, in lingua francese ed in doppio esemplare: detta descrizione sarà concisa in modo da essere contenuta tipograficamente nella riquadratura massima di 100 millimetri di lato;

5) la ricevuta della tassa nazionale di L. 60, versata nella cassa di un ufficio del Registro;

6) un vaglia postale di L. 100, all'ordine dell'Ufficio Internazionale della proprietà industriale, sedente in Berna;

7) una marca da bollo da L. 1.20 per la copia autentica del documento attestante l'avvenuta registrazione internazionale del marchio;

8) una procura, in forma legale, qualora la domanda di registrazione internazionale non venga prodotta direttamente dall'interessato.

Con l'adempimento di queste formalità, l'unica registrazione così effettuata assicura al marchio la protezione legale in tutti gli Stati suindicati come se il marchio fosse stato segretamente depositato in essi.

Per gli altri paesi non aderenti all'Unione è d'uopo fare in ciascuno speciale deposito.

Il traffico di Marsiglia in diminuzione. — Il *Journal des Débats* riceve da Marsiglia una nota sul movimento della navigazione del Porto durante i primi sei mesi del 1902. Dice che questi risultati non fanno sperare che Marsiglia riguadagni il terreno perduto su Genova.

Il totale generale, entrate ed uscite, comprende 8322 navi con 2,632,436 tonnellate merci, con un aumento di 32,515 tonnellate sul primo semestre 1901, ma con una diminuzione di 22,746 sul primo semestre 1900. Questo confronto col 1900 si impone come il solo importante, poichè nel 1901 il movimento fu paralizzato dagli scioperi.

I progressi del combustibile liquido. — Il console di Francia a Porto Said annuncia che in ragione dei progressi fatti dal consumo del combustibile liquido nella navigazione, la Casa francese Worms e C., che fornisce il combustibile a parecchie Compagnie di navigazione, si è rivolta alla Compagnia Universale del Canale di Suez per installare a Porto Said, sulla riva africana, dei serbatoi di petrolio. Una Compagnia inglese la « British Port-Said and Suez Canal Company » si propone di fare la medesima cosa. Nello stesso tempo si apprende che in seguito alle esperienze di combustibile liquido fatte a bordo dei vascelli della flotta americana, il signor Moody, segretario dell'Ammiragliato, ha recentemente dato ordini di sospendere la costruzione di depositi di carbone alle Filippine e Hawaï.

Il petrolio invece del carbone. — Un rapporto del console francese a Brema si occupa della questione del consumo del petrolio, in luogo del carbone, per la navigazione.

Esso nota i progressi che fa questo sistema, specie dopo la scoperta dei campi petroliferi nel Texas, che producono un petrolio per caldaie completamente distinto dal petrolio raffinato usato per l'illuminazione.

In questi giorni si è fondata ad Amburgo una Società, col capitale di 3,750,000 franchi, per sfruttare il nuovo combustibile, e la Compagnia amburghese americana avrebbe già stretto dei contratti colla detta Società.

La Compagnia Est-Asiatique Française di Marsiglia installa il riscaldamento a petrolio per tutti i suoi vapori, mentre le Compagnie tedesche e olandesi l'hanno già adottato per un certo nnmero dei loro vapori.

I vantaggi del nuovo sistema sono:

1. Potenza calorifera più grande che il carbone;
2. Assenza completa di fumo;
3. Economia di spazio di circa il 40 0|0;
4. Riduzione sensibiie del personale;
5. Costante uguaglianza di temperatura;
6. Approvvigionamento rapido dai depositi.

Assegni di tirocinio pratico e Borse di pratica commerciale all'estero. — Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha indetto un concorso per due assegni di tirocinio pratico per un anno nel commercio internazionale sulle piazze di Odessa e di Bordeaux e per tre Borse nazionali di pratica commerciale sulle piazze di Canton e di Teheran e su una piazza delle Colonie inglesi nell'Africa meridionale.

Le condizioni per tale concorso sono visibili presso le Camere di Commercio.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Adunanza del Comitato, 26 settembre). — Colla Ditta Giacomo Manfredi di Cremona, per fornitura di 300,000 torcie a vento;

Colla Ditta Mariani Giuseppe di Monza, per costruzione cunettone al piede delle massicciata tra il casello 11 e 12 da Sesto San Giovanni a Monza;

Colla Ditta Vassallo Guido di Acqui, per prolungamento piano caricatore e fornitura ghiaia in dipendenza dei nuovi impianti binari e scambi in stazione di Agliano-Castelnuovo-Calcea;

Colle Ferriere di Voltri, per fornitura kg. 15,000 di renelle di ferro.

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Petrizzi (Catanzaro) — (6 ottobre, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori di restauro della condottura dell'acqua alla pubblica fontana per L. 12,676. 83. Deposito L. 500. Cauzione L. 1400. Ultimazione 6 mesi.

Ufficio Genio Militare di Ozieri (Cagliari) — (6 ottobre, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori di sistemazione di alcuni locali dei fabbricati militari per L. 8300. Cauzione provvisoria lire 830. Ultimazione lavori 40 giorni. Documenti 2 ottobre.

Deputazione Provinciale di Catania (6 ottobre, ore 13.30. — Appalto dei lavori di riparazione consistenti in briglie, muri di sostegno e lavori diversi lungo la provinciale n. 10, terzo tratto da Grottafumata a Troma per L. 7500. Cauzione provvisoria L. 350 e L. 200 per le spese.

R. Prefettura di Parma (8 ottobre, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori di sistemazione delle arginature del Cavo Fumolenta nel tratto fra il chiavicone Baistrocchi e l'incontro dell'argine sinistro del fiume Enza di m. 4728 in Comune di Sorbolo, per L. 49,220. Cauzione provvisoria L. 2000. Documenti 1° ottobre p. v. Consegna lavori 120 giorni.

Municipio di Sommatino (Caltanissetta) — (9 ottobre, ore 12, miglioramento di ventesimo). — Appalto dei lavori per la costruzione della condottura delle acque potabili di Draffù in Sommatino e per

la distribuzione nell'interno dell'abitato, provvisoriamente aggiudicato col ribasso dell'11 0[0 su L. 121,000. Consegna lavori 10 mesi. Cauzione provvisoria L. 5000.

Prefettura di Foggia (9 ottobre, ore 10, unico definitivo). — Appalto della provvista e collocamento a posto di una boa da ormeggio in ferro nel porto di Vieste per L. 13,295.73. Cauz. provv. L. 400. Cauzione 20 0[0. Documenti 1° ottobre.

Prefettura di Grosseto (9 ottobre, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori di pulitura dell'alveo della ripa e delle golene del torrente Sonata e dei suoi affluenti, rimozione dei ridossi e opere diverse durante l'esercizio 1902-903 per L. 13.730, oltre L. 970 a disposizione dell'amministrazione. Cauzione L. 500 ed 800 per spese.

Municipio di Schilpario (Bergamo) — (9 ottobre, ore 9). — Appalto dei lavori per la condottura dell'acqua potabile per L. 37,800. Cauzione provvisoria L. 100. Cauzione L. 3600. Ultimazione lavori 6 mesi. Fatali dopo 15 giorni.

Congregazione di Carità di Mortara (Pavia) — (10 ottobre, ore 13). — Appalto dei lavori di costruzione della casa di abitazione, delle condotture e di alcune modificazioni ed aggiunte ai fabbricati attuali al podere Burattina, di proprietà dell'Ospedale di S. Ambrogio, per L. 14,614.54. Cauzione provvisoria L. 1500. Fatali 30 ottobre, ore 11.

Amministrazione Provinciale di Campobasso (10 ottobre, ore 10, unico definitivo). — Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti per i lavori di sistemazione e completamento del secondo tronco della strada provinciale Maglianica n. 79, compreso fra il termine primo tronco presso Bonefro e i Tre Titoli presso il confine con la provincia di Foggia per complessive L. 73,700, delle quali 66,648.41 a base d'asta e L. 681 per importo di materiali provenienti dalle demolizioni, non soggette a ribasso d'asta e L. 7732.59 a disposizione dell'Amministrazione. Documenti 2 ottobre, ore 15. Cauzione provvisoria L. 3000. Cauzione L. 6200. Deposito spese L. 1220.

Municipio di Lerici (Genova) — (11 ottobre, ore 10). — Appalto del prolungamento di scogliera al Molo vecchio nel Porto di Lerici per complessive L. 109,127.55. Consegna lavori 16 mesi. Cauzione provvisoria L. 5500.

Direzione del Genio Militare di Roma (11 ottobre, ore 11). — Appalto dei lavori vari di sistemazione nella Caserma Regina Margherita in Roma per L. 8000. Cauzione L. 800. Consegna lavori 60 giorni.

Municipio di Lerici (Genova) — (11 ottobre, ore 10). — Appalto dei lavori di prolungamento di 50 m. di scogliera al Molo Vecchio di Lerici per L. 109,127.55. Consegna lavori 16 mesi. Cauz. provv. L. 5500.

R. Prefettura di Torino (21 ottobre, ore 10). — Appalto dei lavori di costruzione di un corpo di fabbrica costituente il carcere mandamentale nel Comune di Oulx, per complessive L. 19,600. Consegna lavori 180 giorni. Docum. 13 ottobre. Cauz. provv. L. 500. Cauz. def. L. 2000.

R. Prefettura di Campobasso (21 ottobre, ore 10, unico def.). — Appalto di tutti i lavori e relative provviste occorrenti alla costruzione della seconda tratta del XI tronco della strada provinciale di 1ª serie, n. 15, compresa tra la masseria Graziani ed il ponte sul Trigno, alla Caprafica sotto Tufillo, di complessivi m. 6261.20, per complessive L. 389,100. Docum. 11 ottobre. Cauz. provv. L. 20,000.

R. Prefettura di Palermo (27 ottobre, ore 10). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione del 1° tronco della strada nazionale n. 70, Termini-Taormina, compreso fra il bivio sul ponte Fiumetorto e l'abitato di Caltavuturo, di m. 29,793, escluse le traverse di Cerda e di Caltavuturo, della complessiva lunghezza di m. 860, e per conservare le opere d'arte che lo corredano durante il sessennio 1902-1908, per complessive L. 207,607.23. Doc. 17 ottobre. Cauz provv. L. 10,000. Fatali, senza ulteriore avviso, 12 novembre, ore 12.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Artiglieria Polverificio di Fontanaliri (Caserta) — (6 ottobre, ore 10, unica def.). — Appalto della fornitura di litantrace grasso per caldaie in due lotti, e cioè: 1° tonn. 500 a L. 40, L. 20,000. Cauz. L. 2000; 2° tonn. 400, L. 16,000. Cauz. L. 1600. Consegna 50 giorni.

Direzione Generale RR. Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia e Taranto (7 ottobre, ore 11, un. def.). — Appalto della fornitura di chiodi, chiodetti e pernetti in ferro in due lotti, provvisoriamente aggiudicata come appresso, il primo per L. 16,359.54, col ribasso del 27.75 0[0. Cauz. L. 2230; il secondo per L. 13,301.48, col ribasso del 27.75 0[0. Cauz. L. 1820. Capitolato anche presso il Ministero della Marina, l'Ufficio Tecnico della R. Marina in Genova e le principali Camere di Commercio.

Direzione Officina Costruzioni d'Artiglieria di Napoli (16 ottobre, ore 14). — Appalto della fornitura di kg. 1500 di ottone in lamiera sottile (per capsule di ottone di shrapnels da mm. 75 A da campagna a L. 2.25 L. 3375. Cauzione provvisoria L. 338.

Direzione Generale RR. Arsenali di Spezia, Napoli e Venezia (14 ottobre, ore 11, def.). — Appalto della fornitura di olio di lino naturale, provvisoriamente aggiudicata al ventesimo per L. 70,607.12, col ribasso cioè del 24.01 0[0. Cauz. L. 9170 in Tesoreria. Consegna agli Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia e Taranto ed al cantiere di Castellammare, come da capitolato, visibile anche presso il Ministero della Marina, l'Ufficio Tecnico della R. Marina in Genova e le principali Camere di Commercio.

Direzione Officine Costruzione Artiglieria di Napoli (16 ottobre, ore 11, un. def.). — Appalto della fornitura di kg. 14,550 di zinco in pani a L. 0.65, L. 9457.50. Cauz. L. 946. Consegna 30 giorni.

Direzione Generale Arsenali di Spezia e Napoli (20 ottobre, ore 14). — Appalto della fornitura di lame per seghe meccaniche, per L. 25,600. Cauz. L. 2560. Fatali 10 novembre, ore 12. Capitolato anche presso il Ministero della Marina, le Direzioni Generali Arsenali di Venezia e Taranto, gli Uffici della R. Marina di Genova, Terni e Livorno e le principali Camere di Commercio.

Direzione Generale Arsenali di Spezia, Napoli e Venezia (20 ottobre, ore 11). — Appalto della fornitura d'acciaio Martin-Siemens in masselli tondi e presmatici (quadri o rettangolari) per pezzi da fucinare, per L. 37,000. Cauz. L. 3700. Fatali 10 novembre, ore 12. Capitolato anche presso il Ministero della Marina, la Direzione Generale Arsenale di Taranto, gli Uffici Tecnici della R. Marina in Genova e Terni e le principali Camere di Commercio.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	7mbre 20	7mbre 27
Azioni Ferrovie Biella	L. 544	544
» » Mediterranee	» 444	445
» » Meridionali	» 655	655
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	» 400	400
» » » (2ª »)	» 385	385
» » Secondarie Sarde	» 231	230
» » Sicule	» 654	654
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.*	» 340.50	330.25
» » Cuneo 3 0[0	» 360	360
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1[2 %	» 100	100
» » Mediterranee 4 0[0	» 502	501
» » Meridionali	» 330	338
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 321	321
» » » 2ª emiss. »	314.50	313
» » Sarde, serie *A*	» 340	340.50
» » » serie *B*	» 340	340.50
» » » 1879	» 340	340.50
» » Savona	» 360	360
» » Secondarie Sarde	» 502	503.50
» » Sicule 4 0[0 oro	» 516	517
» » Tirreno	» 509	509
» » Vittorio Emanuele	» 366.50	367

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1902-1903. — *Dal 1° al 10 Settembre 1902. — 7ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4760	4737	+ 23	1065	1033	+ 32
Media	4760	4737	+ 23	1039	1033	+ 6
Viaggiatori	1,989,808.27	1,790,932.16	+ 198,876.11	99,656.17	83,408.14	+ 16,248.03
Bagagli e cani	82,627.61	78,427.48	+ 4,200.13	2,819.76	2,676.43	+ 143.33
Merci a G.V. e P.V. acc.	301,503.85	308,053.97	— 6,550.12	11,291.93	11,537.24	— 245.81
Merci a P. V.	2,023,969.37	2,017,357.99	+ 6,611.38	74,779.33	76,423.01	— 1,643.68
TOTALE	4,397,909.10	4,194,771.60	+ 203,137.50	188,547.19	174,044.82	+ 14,502.37
Prodotti *dal 1° Luglio al 10 Settembre 1902.*						
Viaggiatori	12,153,106.12	11,470,041.29	+ 683,064.83	664,862.81	617,343.45	+ 47,519.36
Bagagli e cani	534,261.97	516,839.56	+ 17,422.41	20,366.88	19,212.46	+ 1,154.42
Merci a G.V. e P. V. acc.	2,390,398.51	2,358,534.63	+ 31,863.88	90,711.58	88,403.83	+ 2,307.75
Merci a P. V.	14,079,586.76	13,802,905.50	+ 276,681.26	565,188.40	552,422.65	+ 12,765.75
TOTALE	29,157,353.36	28,148,320.98	+ 1,009,032.38	1,341,129.67	1,277,382.39	+ 63,747.28
Prodotto per chilometro.						
della decade	923.93	885.53	+ 38.40	177.04	168.48	+ 8.56
riassuntivo	6,125.49	5,942.23	+ 183.26	1,290.79	1,236.58	+ 54.21

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1902-903. — *7ª Decade — Dal 1° al 10 Settembre 1902*

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
RETE PRINCIPALE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1902	124,653.00	1,965.00	16,574.00	154,800.00	1,107.00	299,399.00	618.00	484.00
1901	107,459.00	1,997.00	14,206.00	152,772.00	1,395.00	277,829.00	618.00	450.00
Differenze nel 1902	+ 17,194.00	— 32.00	+ 2,668.00	+ 2,028.00	— 288.00	+ 21,570.00	»	+ 34.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 SETTEMBRE 1902								
1902-903	753,777.00	16,063.00	131,232.00	1,062,452.00	13,276.00	1,976,800.00	618.00	3,199.00
1901-902	693,976.00	14,195.00	131,151.00	1,046,862.00	13,654.00	1,899,838.00	618.00	3,074.00
Differenze nel 1902-903	+ 59,801.00	+ 1,868.00	+ 81.00	+ 15,590.00	— 378.00	+ 76,962.00	»	+ 125.00
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1902	50,184.00	776.00	5,226.00	22,764.00	242.00	79,142.00	482.00	164.00
1901	37,407.00	701.00	4,189.00	19,165.00	276.00	61,738.00	482.00	128.00
Differenze nel 1902	+ 12,727.00	+ 75.00	+ 1,037.00	+ 3,599.00	— 34.00	+ 17,404.00	»	+ 36.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 SETTEMBRE 1902.								
1902-903	276,703.00	5,141.00	35,502.00	170,336.00	964.00	488,646.00	482.00	1,014.00
1901-902	248,214.00	4,331.00	31,892.00	136,449.00	975.00	421,861.00	482.00	875.00
Differenze nel 1902-903	+ 28,489.00	+ 810.00	+ 3,610.00	+ 33,887.00	— 11.00	+ 66,785.00	»	+ 139.00
STRETTO DI MESSINA								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1902	8,645.00	95.00	692.00	2,086.00	»	11,518.00	28.00	501.00
1901	3,170.00	112.00	486.00	1,200.00	»	4,968.00	23.00	216.00
Differenze nel 1902	+ 5,475.00	— 17.00	+ 206.00	+ 886.00	»	+ 6,550.00	»	+ 285.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 SETTEMBRE 1902.								
1902-903	33,096.00	842.00	3,545.00	13,615.00	»	51,098.00	23.00	2,222.00
1901-902	23,842.00	847.00	2,940.00	10,591.00	»	38,220.00	23.00	1,662.00
Differenze nel 1902-903	+ 9,254.00	— 5.00	+ 605.00	+ 3,024.00	»	+ 12,878.00	»	+ 560.00

COMPAGNIA DEI FRENI WESTINGHOUSE

THE WESTINGHOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED

LONDRA — York Road, King's Cross, N. — **LONDRA**

Freno Westinghouse ad azione rapida

Apparecchi di Freno Westinghouse ordinati durante l'anno 1900.

Freni automatici	Al 31 dicembre 1899		Al 31 dicembre 1900		Aumento nell'anno	
	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli
Inghilterra	3964	35817	4094	36652	130	835
Francia	4047	33427	4455	34037	408	610
Germania	7258	42268	7798	45149	540	2881
Russia	2384	16796	5182	32633	2798	15837
Austria-Ungheria	723	6441	755	6990	32	549
Belgio	1065	6705	1230	7476	165	771
Olanda	658	3588	691	3791	33	203
Italia	688	5297	837	6488	149	1191
Svezia	61	536	61	646	—	110
Svizzera	816	6324	830	6462	14	138
Spagna	21	202	29	202	8	—
Rumania	185	698	209	698	24	—
Bulgaria, Serbia e Turchia	—	26	—	26	—	—
India	56	110	56	110	—	—
China	123	84	123	84	—	—
Persia	—	36	4	36	4	—
Africa	11	73	11	73	—	—
Australia	1591	21133	1804	26264	213	5131
Repubblica Argentina	173	711	183	841	10	130
America	36484	993293	38398	1125529	1914	131236
Totale	60308	1173565	66708	1334104	6400	160539

Aumento totale nel 1900, apparecchi N. **166939.**

AGENZIA PER L'ITALIA: Ing. GIUSEPPE GOGLIO - TORINO

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

BIGLIETTI SEMPLICI					BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO					
(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	LONDRA (2)		PARIGI (3)		LONDRA (4) (Diritto di porto compreso)			PARIGI (5)		
	1a classe	2a classe	1a classe	2a classe	1a classe	2a classe	validità	1a classe	2a classe	validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais e via Boulogne)	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

ANDATA — Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

STAZIONI	1a e 2a classe		1a,2a,3a classe	1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a, 2a e 3a classe		Treno lusso PENINSULAR EXPRESS part. da Londra il venerdì
				(*)		(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . —	—			11 — a.		—		—
Douvres —	11 05 a.			1 — p.		11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
(Buffet) Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
	(F) W.R.	Déjeuner						
(ora francese) Par.	1 15 p.	1 30 p.		3 — p.		1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.						2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.						2 31 a.		
Folkestone Par.			11 50 a.		4 10 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime o. E. oc. Arr.			1 30 p.		5 50 p.			
Boulogne Maritime ora fr. Arr.			1 34 p.		5 54 p.			
					(F) W.R.			
Boulogne Maritime ora fr. Par.			2 10 p.		6 17 p.			
Boulogne Central Arr.		2 12 p.	2 15 p.		6 22 p.			
Boulogne Central Par.		2 25 p.			6 25 p.			
Amiens (Buffet) Arr.		4 12 p.		5 16 p.	—	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.		4 17 p.		5 21 p.	—	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.	6 05 p.		6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	—	6 33 p.		7 58 p.	9 21 p.	7 03 a.		Per la grande cintura
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	7 16 p.		8 42 p.	10 01 p.	7 43 a.		
	1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)		1a 2a cl.	1a 2a cl.	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	9 35 p.	10 20 p.	10 30 p.	9 20 a.	2 — p.	
Dijon Arr.	12 18 p.	1 31 a.	2 16 a.	2 48 a.	3 40 a.	2 17 p.	7 08 p.	9 35 a.
Evian —	1 14 p.	8 27 a.	—	—	1 14 p.	10 48 p.	—	—
Genève —	10 45 a.	—	7 51 a.	—	11 16 a.	7 33 p.	—	—
Chamonix —	6 21 p.	10 49 a.	—	—	6 21 p.	—	—	—
Aix-les-Bains —	9 05 a.	6 12 a.	—	7 01 a.	10 19 a.	7 01 p.	12 23 a.	1 46 p.
Chambéry —	9 37 a.	6 41 a.	—	7 25 a.	10 55 a.	7 35 p.	12 47 a.	2 06 p.
Modane —	1 46 p.	—	—	10 02 a.	8 04 p.	—	3 34 a.	4 51 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). Arr.	18 55	—	—	14 22	4 55	—	8 20 a.	21 16
Torino Par.	20 —	—	—	14 50	6 45	—	8 45	
Novara Arr.	21 56	—	—	16 47	9 14	—	10 55	
Milano Arr.	23 05	—	—	17 45	10 15	—	12 6	
Venezia Arr.	—	—	—	23 30	—	—	18 45	
Torino Par.	20 05	—	—	15 —	5 25	—	8 40	Sleeping-cars con Dining-car
Genova Arr.	23 20	—	—	18 25	8 45	—	12 —	
San-Remo —	5 45	—	—	23 33	—	—	16 44	
Pisa —	3 20	—	—	23 25	12 35	—	17 —	
Firenze —	7 15	—	—	1 20	17 28	—	19 15	
Livorno —	5 36	—	—	0 7	15 5	—	18 —	
Roma —	10 10	—	—	7 —	19 15	—	23 48	
Napoli —	18 35	—	—	13 36	0 35	—	7 —	
Brindisi —	—	—	—	8 16	—	—	18 7	
Torino Par.	20 05	—	—	—	—	—	8 40	21 30
Alessandria Arr.	21 32	—	—	—	—	—	10 13	22 59
Bologna —	2 31	—	—	—	—	—	14 50	3 01
Ancona —	7 13	—	—	—	—	—	23 —	6 40
Brindisi —	21 48	—	—	—	—	—	10 59	17 20
Firenze —	6 34	—	—	—	—	—	18 8	Arrive a Brindisi la domenica
Roma —	13 10	—	—	—	—	—	23 25	
Napoli Arr.	18 35	—	—	—	—	—	7 —	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) Par.	8 50	—	—	15 5	Lusso	—	—
Roma —	14 30	—	—	23 10	—	—	—
Firenze —	21 10	—	—	6 10	—	—	—
Brindisi —	7 —	—	—	17 33	—	—	—
Ancona —	20 25	—	—	5 35	—	—	—
Bologna —	1 35	—	—	10 30	—	10 30	—
Alessandria —	7 15	—	14 20	17 10	—	21 55	—
Torino Arr.	9 2	—	16 05	19 10	—	23 35	—
Brindisi Par.	—	—	18 35	—	—	9 42	—
Napoli —	8 50	—	15 50	—	—	23 15	—
Roma —	14 50	—	21 —	—	14 20	8 15	—
Livorno —	21 6	—	2 —	8 30	19 25	18 15	—
Firenze —	19 35	—	21 5	7 15	17 30	12 10	—
Pisa —	22 15	—	3 5	9 8	20 45	15 —	—
San Remo —	18 32	—	1 45	8 9	—	14 15	—
Genova —	8 5	—	7 5	14 55	0 35	20 —	—
Torino Arr.	7 —	—	10 25	19 10	4 50	23 35	—
Venezia Par.	—	—	—	8 45	—	14 —	—
Milano Par.	—	—	7 5	16 —	—	20 15	—
Novara —	—	—	8 7	17 1	—	21 15	—
Torino Arr.	—	—	10 20	19 5	—	23 10	—
	(D)						
Torino Par.	7 45	—	18 30	19 30	—	—	24 —
Modane (ora franc.) —	11 40 a.	—	5 45 p.	10 22 p.	—	—	3 20 a.
Chambéry —	3 8 p.	—	9 15 p.	12 36 a.	—	6 46 a.	5 57 a.
Aix-les-Bains —	3 48 p.	—	9 47 p.	12 59 a.	—	7 18 a.	6 20 a.
Chamonix —	7 40 a.	—	4 20 p.	—	—	—	—
Evian —	12 37 p.	—	7 22 p.	—	—	4 3 a.	—
Genève —	1 50 p.	—	7 35 p.	9 28 p.	—	5 55 a.	3 27 a.
	1a cl.						
Dijon —	11 37 p.	—	2 39 a.	5 22 a.	—	1 25 p.	11 33 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	5 — a.	—	7 23 a.	9 41 a.	—	6 21 p.	5 15 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 11 a.		—	10 19 a.	—	6 50 p.	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	7 52 a.		—	11 4 a.	—	7 42 p.	
	1a,2a,3a	1a 2a cl.	(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl. W.R.(A)		*Pranzo* 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord Par.	8 15 a.	—	9 45 a.	11 35 a.	—	9 — p.	
Amiens (Buffet) Arr.	9 52 a.	—		1 — p.	—	10 46 p.	
Amiens (Buffet) Par.	9 57 a.	—		1 4 p.	—	10 51 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	11 28 a.	—			—		
Boulogne Central Par.	11 30 a.	11 40 a.			—		
Boulogne Maritime ora fr. Arr.	11 35 a.	—			—		
Boulogne Maritime ora fr. Par.	11 50 a.	—			—		
Boulogne Maritime ora E. oc. Par.	11 46 a.	—			—		
Folkestone Par.	2 — p.	—			—		
Boulogne-Tintelleries Arr.		11 44 a.			—	12 31 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.		11 46 a.			—	12 33 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.		12 27 p.		2 55 p.	—	1 12 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.		1 5 p.	1 5 p.	3 01 p.	—	1 21 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.		1 20 p.		3 19 p.	—	1 39 a.	
Calais Maritime ora Eur. occ. Par.		1 16 p.		3 15 p.	—	1 35 a.	
Douvres —		3 5 p.		5 15 p.	—	3 40 a.	
Londres Victoria Arr.		—		7 — p.	—	—	
Londres Ch.-Cross Arr.	3 45 p.	4 55 p.		—	—	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Queste treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — *Vetture dirette da Boulogne verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Boulogne a Milano e Venezia col treno che parte da Boulogne alle 6.17 p. e da Parigi-Lione alle 10.20 ant. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Calais col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 11.35 ant. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa serviaio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino.

Torino, 1902 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Bodoni, 2.

ANNO XXXV. Sabato, 4 Ottobre 1902 Num. 40.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

GLI ORGANICI DEI FERROVIERI

La *Gazzetta Ufficiale* del 30 settembre ha pubblicato il decreto relativo al nuovo ordinamento del personale delle Strade ferrate delle Reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, e le tre convenzioni e relativi allegati riguardanti il concorso dello Stato nella spesa occorrente pel nuovo ordinamento.

Ci riserviamo di pubblicare i documenti più importanti nei prossimi numeri.

Le convenzioni constano di 5 articoli.

Premessa la storia delle trattative corse fra Governo e Società riguardo le modificazioni da introdurre nell'ordinamento del personale ferroviario, trattative durante le quali il Governo volle che negli schemi di regolamento e annesse tabelle graduatorie e quadri delle carriere proposti dalle Società fossero introdotte tutte le modificazioni da lui richieste, le convenzioni dispongono:

1) Che il nuovo ordinamento quale fu voluto dal Governo vada in vigore il 1° gennaio 1903;

2) Che dal 1° gennaio 1902 sia a carico del Governo tutta la differenza di spesa tra l'ordinamento voluto dal Governo e quello proposto dalle Società;

3) Che oltre questa differenza sia a carico del Governo anche la differenza per l'anno 1902 fra lo stipendio o paga che risulterebbe qualora il nuovo ordinamento fosse stato attuato il 1° gennaio 1902 e lo stipendio o paga fruito effettivamente, pure nel 1902, a tutti quegli agenti compresi dal grado 7° in poi della tabella graduatoria ed agli operai di tutte le categorie che a questa data (1° gennaio 1902) avessero già conseguiti o superato del precedente aumento l'anzianità prevista dai regolamenti, oppure che si trovassero provvisti di uno stipendio non conforme alle classificazioni della rispettiva qualifica. Questa differenza per l'anno 1902 deve essere dalla Società pagata agli aventi diritto entro il mese di gennaio 1903.

Inoltre lo Stato assume a suo carico la spesa per migliorare dal 1° gennaio 1903 gli attuali premi di percorrenza del personale viaggiante, con una spesa annua massima di L. 245,000 per la Mediterranea, L. 185,000 per l'Adriatica e L. 22,500 per la Sicula.

L'erogazione delle somme assegnate per questo ultimo titolo ha luogo per le tre Società con tre sistemi diversi da attuarsi in via di esperimento con facoltà di modificarlo previo accordo col Governo.

Le convenzioni stabiliscono il modo secondo il quale si faranno le liquidazioni delle somme a carico dello Stato, le quali saranno prelevate nelle quote di prodotto lordo ad esso spettanti.

Stabiliscono pure un controllo sui computi da esercitarsi presso la sede della Società da due funzionari; uno del Ministero dei Lavori Pubblici, uno del Ministero del Tesoro.

Tutte le controversie in dipendenza delle convenzioni saranno inappellabilmente giudicate da un Collegio arbitrale composto di tre arbitri scelti uno dalla Società, uno dal Governo e il terzo dai due già nominati o dal Presidente della Cassazione di Roma.

Per questioni identiche sollevate da più di una Società l'arbitro sarà unico per tutte.

La convenzione con l'Adriatica contiene un articolo aggiuntivo nel quale la Società fa salvi tutti i diritti che potessero competerle a indennizzi e compensi per effetto dei maggiori aggravi che in causa dell'applicazione del nuovo ordinamento la Società avesse a sopportare dopo il 30 giugno 1905 per la rete di sua concessione qualora essa non fosse dallo Stato riscattata.

LA FERROVIA DELL'ALBULA

Oltre agli eccezionali lavori del Sempione e della Jungfrau, sono attualmente in costruzione in Svizzera due linee ferroviarie ordinarie, cioè quella che da Ilanz lungo la valle superiore del Reno va alla stazione di Reichenhau, della linea Thusis-Coira, e l'altra che risalendo da Thusis il torrente Albula fin presso le sorgenti, esce attraverso il colle dello stesso nome nella valle dell'Inn a Bevers, poi a Samaden e a Saint-Mauritz.

Di quest'ultima linea, i cui lavori sono attualmente molto

avanzati. e che, per le speciali difficoltà tecniche e pel carattere eminentemente artistico, ha una speciale importanza, stimiamo utile dare alcune notizie, tolte in parte da una pubblicazione che il Direttore dei lavori, ing. Henning, ha fatto sull'argomento nei nn. 1, 2 e 4 della *Schweizeriche Bauzeitung*, volume XXXVIII, e in parte da personali recenti osservazioni.

La linea ha, come molte altre della Svizzera, lo scartamento di m. 1 e raggiunge lo sviluppo di Km. 62.8. Furono studiati tre progetti: uno con pendenze del 45 p. m. e una galleria di m. 5744, un altro con dendenza del 35 e galleria di m. 7520 e un ultimo con pendenza del 35 e galleria presso a poco nella stessa posizione di quella del primo progetto, ma della lunghezza di m. 5840.

Fu scelto quest'ultimo progetto, poichè con esso era possibile raggiungere abbastanza buone condizioni di esercizio senza un eccessivo costo di costruzione e anche perchè la linea di esso si svolge su terreni in condizioni relativamente più favorevoli.

Appena scelto il progetto si pensò al tracciamento della grande galleria che passa proprio sotto alla punta di Giummel (m. 2285), volendo da questa iniziare la costruzione; per affrettare i lavori fu anche deciso di cominciare il traforo in economia, onde evitare la perdita del tempo necessario al bando dell'asta.

La grande galleria va dal villaggio di Preda a quello di Spinas. Dalla parte di Preda (Nord), l'attacco fu iniziato il 15 ottobre 1898, da Spinas (Sud) il 1° novembre dello stesso anno. In seguito la costruzione fu data in appalto all'impresa italiana Ronchi e Carlotti, la quale però disgraziatamente dovette abbandonare il lavoro, proprio quando stavano per essere vinte le speciali difficoltà che l'escavazione ha presentato.

Poco dopo la grande galleria furono intrapresi anche tutti gli altri lavori, poichè, ad eccezione di brevi tratti fra Tiefenkastel ad Alvaneu e tra Bevers e Celerina, la linea si svolge ovunque in condizioni piuttosto difficili; tanto vero che, oltre la grande galleria dell'Albula, che è poi risultata di m. 5868 di lunghezza, si hanno altre 40 gallerie minori della lunghezza complessiva di circa Km. 10 e numerosi viadotti, che complessivamente raggiungono m. 2070 di lunghezza. I movimenti di terra e roccia raggiungono quasi il milione di metri cubi e spesso richiedono notevoli muri di sostegno ed opere di consolidamento.

Accenneremo brevemente ai successivi tronchi in cui la costruzione è ripartita:

a) *Da Thusis a Tiefenkastel.* — I lavori di questo tronco sono stati affidati all'impresa italiana Munari, Cayre e Marasi, la quale li conduce a termine con soddisfazione dell'Amministrazione, sebbene si tratti del tronco certo più difficoltoso della linea. Dei Km. 12.6 che lo costituiscono il 33 0|0 è infatti in galleria e il 15 0|0 su pouti e viadotti. Al principio di esso tranco, cioè subito dopo la stazione di Thusis, si ha un ponte sul Reno a travata semiparabolica della luce di m. 80, costruito alla maniera americana, cioè col contorno rettilineo in alto sostenente direttamente il palco del ponte, e con quello curvilineo in basso, sostenente una semplice passerella di servizio per pedoni.

Altra notevole opera d'arte di questo tronco è il viadotto in pietra detto del Solis sull'Albula, costituito da un'arco centrale a tutto sesto di m. 42 di luce e da 11 archi laterali di m. 8 e 10. Sull'arco centrale la strada poggia non direttamente ma per mezzo di altri piccoli archi le cui pile e spalle escono con gusto felicissimo dall'estradosso della vòlta, per modo che il tutto ha tale un'armonia coll'alpestre ambiente da costituire, oltre che un ardito lavoro d'ingegneria, un'opera eminentemente artistica. Notevole è anche la centina che ha servito per la costruzione del grande arco centrale e che, semplicissima e senza nessun appoggio intermedio, ha permesso il disarmo senza che la volta abbia ceduto nemmeno di un millimetro. Altro ponte pure notevole è sui Mutnerobel ad una sola arcata di m. 30.

La pendenza massima del tronco è del 25 per mille. Fra la stazione di Thusis (quota 700.5) e quella di Tiefenkastel (quota 887) si hanno due altre stazioni intermedie, cioè qnelle di Sils e di Solis.

b) *Da Tiefenkastel a Filisur* (dal Km. 22.6 al 23.0). — Da Tiefenkastel ad Alveneu Bad la linea è in condizioni abbastanza facili, ma da quest'ultima stazione in poi si hanno grandi lavori. Il più importante di questi è certo il viadotto del Landwasser, opera veramente mirevole. È in pendenza del 20 per mille ed in curva che ha il raggio più piccolo di tutta la linea, cioè di mm. 100 (il raggio minimo di tutto il resto della linea è di m. 120). Comprende sei archi a tutto sesto del raggio di m. 100, poggianti su pile di cui le centrali si ergono snelle ed eleganti sul fondo del burrone per oltre m. 40. Le spalle impostano direttamente sulla roccia, con materiale che proviene da questa e quindi ne ha la stessa tinta e la stessa struttura, tanto che l'opera gigantesca pare quasi esca tutta dalla montagna e che naturalmente ne colleghi i fianchi aspri e scoscesi. Il piano del ferro correrà a 65 metri dal fondo del burrone e la locomotiva, che per breve tratto dall'una all'altra galleria fra cui è interposto il viadotto, potrà vedersi dall'ampia prossima vallata librata in alto salire e curvarsi su questo che par tenuissimo sostegno e proiettarsi sui non lontani dirupi fino a sparire entro l'antro guadagnato fianco della montagna, produrrà certo nello spettatore un'impressione profonda e gli fornirà uno degli esempi più belli del come l'uomo vinca anche quegli ostacoli naturali che parrebbero insuperabili.

Interessante è anche il modo di costruzione di questo alto viadotto il cui materiale, sia per le pile che per vòlte, vien sollevato con una gru elettrica che poggia su due pile consecutive e mano mano s'innalza con esse; dalla gru si solleva e si sposta una fune con manovra elettrica, onde i materiali vengono direttamente portati dal basso nel punto preciso dove occorre siano messi in opera.

Notevole è anche il viadotto di Smittenobel, lungo m. 140 e alto m. 35. La stazione di Filisur, finale del tronco, è a m. 1083 d'altezza.

c) *Da Filisur a Bergun* (Km. 23-32.3). — A Filisur comincia la pendenza massima del 35 per mille, e siccome la valle dell'Albula nella parte ormai superiore ha pendenza ancor maggiore del 35 per mille, è stato necessario dare alla linea un po' di sviluppo artificiale che si è ottenuto con una prima galleria elicoidale subito dopo Filisur. Senza però ulteriori opere d'arte particolarmente notevoli si raggiunge Bergun alla quota di m. 1376.

d) *Da Bergun a Preda* (imbocco Nord della galleria dell'Albula) Km. 32.3-44.58. — Giunti ormai nel tratto più montano della valle dell'Albula, la differenza di livello fra le due stazioni estreme di questo tronco è tale che anche con la pendenza massima del 35 per mille si richiede per la linea uno sviluppo più che doppio della distanza (circa Km. 6) che intercede fra gli estremi.

La linea torna quindi più volte su sè stessa con numerosi nastri e gallerie elicoidali e frequenti ponti e viadotti sull'Albula, offrendo un insieme d'opere d'arte notevolissimo. Interessanti anche in questo tronco i sistemi di protezione contro le valanghe, assai frequenti nella regione. Là dove la linea corre allo scoperto in località battute dalle valanghe o si sono costruite in alto delle estese gradinate che ne impediscono la formazione, o si sono fatte più presso la ferrovia opere destinate a deviare gradatamente le masse cadenti fino a portsrle là dove la ferrovia corre in sotterraneo.

Complessivamente il tronco ha il 25 0|0 di gallerie e quattro viadotti dell'altezza rispettiva di m. 22, 26, 28 e 40.

Fra le due stazioni estreme vi è la piccola fermata di Muot.

e) *Galleria dell'Albula* (Km. 44.58 50.45). — Va, come si è detto, dalla stazione di Preda (1792) a quella di Spinas (1818). Da Preda sale fino alla metà col 10 per mille, poi scende col 2 per mille.

L'altezza della galleria è tenuta di m. 0.3 maggiore che

non nelle gallerie minori, raggiungendo m. 5; anche la larghezza è di m. 4.5 invece che m. 4.3. La galleria attraversa da Breda per m. 1100 i calcari del trias, poi per 108 le dolomie, per 88 l'argilla, per 4500 il granito compatto, e finalmente per m. 80 le morene e per m. 190 le sabbie fine dei graniti. Da entrambe le parti si sono avute notevoli filtrazioni di acqua a bassa temperatura che hanno di molto ostacolato i lavori. Le massime difficoltà si ebbero al primo incontro delle dolomie, le quali non solo diedero passaggio ad abbondantissime acque, ma in molti punti erano da queste così alterate e sminuzzate da generare enormi spinte contro le armature e i rivestimenti.

La perforazione meccanica con perforatrici Brandt, dovette essere in questo terreno abbandonata e per oltre 10 mesi i lavori procedettero assai lentamente. All'imbocco sud invece, la perforazione meccanica non è stata mai abbandonata e nel granito si è ottenuto dapprima con due perforatici l'avanzamento medio mensile di m. 113 e poi con tre quello di m. 130. È da notare che il granito dell'Albula è fra i più duri ed è spesso misto a pezzi di quarzo. Nell'avanzata, di circa 7 mq. di sezione, s'impiegarono circa Kg. 25 di dinamite per ml. In generale venivano praticati 10 fori della profondità massima di m. 1.40. I lavori sono ora quasi ultimati e, come si è accennato in principio, sono stati condotti in ultimo direttamente dall'Amministrazione della Rhätische Bahn.

f) *Dalla galleria dell'Albula a St. Mauritz* (Km. 50.45-62.8.). — Dall'uscita della galleria fino a Bevers la linea corre per circa Km. 4 lungo la valle della Beverser, molto battuta dalle nevi; fortunatamente però il fondo della valle è abbastanza largo e piano, cosicchè quivi non si sono dovute eseguire speciali opere di protezione contro le valanghe. La ferrovia corre dapprima sopra un alto argine costruito coi materiali di rifiuto della galleria; poi quasi nel piano della valle.

Subito all'uscita della galleria è la stazione di Spinas e in seguito quelle di Bevers, Samaden e Celerina, molto vicinè ai paesi omonimi. In tutto questo tratto la linea corre quasi dovunque direttamente sul terreno senza speciali opere d'arte. Dopo Celerina s'incontrano due gallerie nello gneis e alla fine di ease si sbocca nel ridente lago di S. Mauritz lungo le cui rive la ferrovia raggiungerà l'Hôtel Belvedere, presso cui sarà la stazione terminale della linea.

Il costo complessivo della ferrovia dell'Albula è stato preventivato in L. 15,644,000 il che corrisponde a L. 240,000 a Km. Quello della galleria dell'Albula in L. 5,700,000 cioè L. 970 a ml. Il costo della linea, esclusa la grande galleria, risulta quindi preventivato in L. 175,000 a Km, cioè ben poco se si considerano le speciali difficoltà che la regione alpina presenta.

Finora non pare che i preventivi abbiano da essere di molto superati. I lavori procedono alacremente, e certo nel prossimo anno potrà essere inaugurata questa nuova linea che oltre a facilitare le comunicazioni interne di due fra le più ridenti regioni svizzere costituirà un complesso di opere d'arte veramente notevole sia dal punto di vista costruttivo che artistico.

(*Bollettino* Società Ingegneri ed Architetti di Roma).

GLI APPARECCHI AUTOMATICI DI ATTACCO
PER VAGONI FERROVIARI

Il Congresso dei rappresentanti delle ferrovie russe ha indetto, come riferimmo nel N. 31, un concorso internazionale per lo studio di un apparecchio automatico d'attacco.

Le condizioni del concorso, pel quale sono promessi vistosi premi e che scadrà il 15 aprile prossimo, sono le seguenti:

1. Gli apparecchi di attacco automatico debbono permettere l'uso anche degli apparecchi comuni, senza pericolo per gli agenti incaricati di fare l'agganciamento.

2. Il congiungimento dei veicoli muniti del nuovo apparecchio deve avvenire automaticamente, avvicinando un veicolo contro l'altro, senza il concorso del manovratore.

3. Il distacco deve potersi effettuare con la manovra di una leva o maniglia posta all'esterno e manovrabile dal di fuori dei repulsori.

4. E' desiderabile che nessuna modificazione venga fatta nella posizione attuale dei repulsori.

5. Dev'essere evitato il pericolo che per effetto di compressione fra i vari veicoli questi si distacchino durante la marcia del treno, lungo la discesa o all'atto della chiusura dei freni.

6. Le diverse parti dell'apparecchio devono essere calcolate nel supposto che lo sforzo di trazione sia di 14 tonnellate.

7. Se per potere attaccare i carri muniti del nuovo apparecchio con carri aventi solo attacchi del vecchio tipo, occorresse uno spostamento delle parti del nuovo attacco, questo spostamento non deve richiedere sforzo maggiore di quello che può esercitare un uomo.

8. Gli agenti atmosferici, pioggia, neve, freddo, polvere, ecc., non devono potere interrompere il regolare funzionamento degli attacchi.

9. L'apparecchio dev'essere di costruzione facile, semplice e poco costoso.

10. L'attacco automatico dovrebbe essere adattabile non soltanto ai carri merci normali ma al maggior numero possibile di veicoli d'altro tipo.

Nello stabilire queste condizioni i promotori del concorso si sono evidentemente ispirati ai risultati delle applicazioni che sono state fatte sulle ferrovie degli Stati Uniti d'America di apparecchi automatici in seguito alla legge del 2 marzo 1893, la quale ne rendeva obbligatorio l'impiego allo scopo di aumentare la sicurezza degli agenti e dei viaggiatori sulle ferrovie.

A quell'epoca già una piccola quantità di materiale mobile era munito di tali apparecchi; per provvederne tutto il materiale che ne era ancora sfornito occorse tanto tempo che il termine stabilito dalla legge, ch'era il 1° gennaio 1898, dovette essere prorogato al 1° gennaio e poi al 1° agosto 1900.

L'influenza dell'estensione degli apparecchi automatici d'attacco sulla sicurezza del personale addetto alle manovre dei treni (esclusi i macchinisti, fuochisti, deviatori e guardiani) può desumersi dalle seguenti cifre.

Nel 1892, anno in cui gli apparecchi automatici erano applicati all'8.82 0/0 delle locomotive ed al 19.87 0/0 dei veicoli, su 94,774 agenti si erano verificati 253 casi di morte e 7766 di semplici ferite, cioè il 0.26 e l'8.20 0/0 rispettivamente; nel 1898, anno in cui il 34.60 0/0 delle locomotive e il 67.60 0/0 dei carri erano provveduti dei nuovi apparecchi, i morti furono 182 e i feriti 5290 su 93,884 agenti, cioè rispettivamente il 0.19 e il 5.62 0/0. La proporzione dei morti si abbassò dunque quasi del 0.07 0/0, quella dei feriti del 2.6 0/0; miglioramento che si verificò, a gradi, anche negli intermedi.

Sembrerà singolare il fatto della diminuzione avvenuta nell'effettivo degli agenti dal 1892 al 1898, dato il simultaneo aumento del materiale mobile; ma esso si spiega con la riduzione del numero dei frenatori resa possibile dallo estendersi dell'impiego dei freni continui.

La prima idea dell'apparecchio automatico di attacco è dovuta a Janney.

Il principio è quello di far ingranare e poscia fissare due ruote a denti aventi gli assi collegati agli estremi delle aste di trazione dei due veicoli. In origine ciascuna ruota aveva quattro denti; due furono poi soppressi come inutili lasciandone due soltanto che formano una squadra chiamata *ganascia* di attacco.

L'agganciamento e lo sganciamento dei veicoli e l'imbiettamento delle squadre ha luogo ordinariamente per mezzo di un perno orizzontale che può scorrere verticalmente nella testa dell'asta di trazione. L'accoppiamento ha luogo nella maniera seguente. Quando due carri vengono

a contatto, un dente di ciascuna delle due ganasce, previamente aperte, scivola sull'interno della testa d'attacco opposta; la ganascia gira nello stesso tempo su sè stessa e solleva con l'altro dente il perno, per mezzo di un apposito piano inclinato; quando poi essa giunge alla posizione estrema, che è quella di accoppiamento, il perno discende sotto l'azione del proprio peso e fissa la ganascia. Per sganciare, si libera la ganascia sollevando il perno mercè un sistema di leve manovrabili dal lato esterno del veicolo.

Per ottenere che, durante il pericdo di trasformazione, ogni veicolo munito del nuovo attacco automatico possa essere accoppiato con altro veicolo avente quello di vecchio tipo, nel dente esterno della ganascia è stato praticato un buco da parte a parte, ed un risalto che fa da gancio per la maglia. Così, adesso como prima, si può far l'attacco con due cavicchi e una maglia.

L'importanza e la grande portata della nuova invenzione non tardarono ad essere generalmente riconosciute e da varie parti affluirono nuovi tipi di organi di attacco, sempre però analoghi in principio a quello descritto; molti ne restano ancora in servizio, i quali tutti naturalmente presentano i medesimi contorni per l'ingranaggio.

I particolari dell'apparecchio hanno però subito varie modificazioni, con tendenza ad un progressivo miglioramento, di cui il merito spetta alla rinomata Associazione americana dei costruttori di carri (*Master Car Builders Association*), che studiò fin dal 1887 un tipo normale di attacco automatico. Essa inoltre diede incarico ad una Commissione permanente di raccogliere i dati pratici relativi alla fabbricazione, al collaudo e all'impiego degli attacchi automatici, affine di valersene per eventuali modificazioni o aggiunte alle prescrizioni in vigore. Inoltre la questione degli attacchi è sempre rimasta all'ordine del giorno delle riunioni annuali dell'Associazione, che ancora oggi continua a preoccuparsi di vari punti importanti relativi al perfezionamento di alcune parti e sovratutto al loro rinforzamento, del quale si è riconosciuta la necessità dopo l'adozione dei carri di grande portata.

Le regole fissate dall'Associazione dei costruttori di carri riguardano il tracciato tipo della testa della barra di trazione, delle linee di contorno pel contatto e di una sagoma da impiegarsi all'atto del collaudo. Concernono pure il tipo di arresto della mascella, l'applicazione dei paraurti, la montatura dell'apparecchio sui vagoni, il sistema di sganciamento, le prescrizioni per le prove alla trazione e all'urto e via dicendo.

I metalli usati per la costruzione dell'attacco sono l'acciaio fuso e la ghisa malleabile, per il corpo dell'apparecchio, e l'acciaio fuso o il ferro battuto per la mascella.

Dalle notizie statistiche che abbiamo sopra riferito, già può desumersi in quali proporzioni sia aumentata la sicurezza degli agenti, non più obbligati a penetrare fra i veicoli per la manovra degli organi d'attacco. Altri vantaggi del sistema sono: la facilità e la rapidità delle manovre, l'economia del personale, la riduzione della distanza tra un veicolo e l'altro, d'onde consegue la diminuzione della resistenza dell'aria e l'aumento della potenzialità degl'impianti esistenti.

Aggiungasi che l'attacco automatico si compone di pezzi meno numerosi e più robusti di quelli che costituiscono l'apparecchio a maglia; con che è ridotta la probabilità delle rotture e delle loro disastrose conseguenze. Importa infine tener presente che, data la notevole lunghezza dell'antico apparecchio (che dovremmo chiamare *attuale* se ci riferissimo alle ferrovie europee), non si possono evitare, anche quando i tenditori sieno bene stretti, le oscillazioni laterali dei veicoli, cioè quel movimento serpentino o di *lacet* che reca tanta noia ai viaggiatori. Nelle curve poi, essendo i repulsori compressi inegualmente, si producono quegli scorrimenti trasversali delle loro teste, l'una sull'altra, che imprimono forti scosse ai veicoli e aumentano così gli effetti del *lacet*.

Con l'attacco automatico questi inconvenienti sono evitati, formando il treno un insieme ad articolazioni rigide. E' tuttavia da notare che anche l'irrigidimento del convoglio è cagione di danni in quanto dà luogo nelle curve a enormi pressioni laterali (riscontrate in alcune prove perfino di 25,400 kg.) e le quali danneggiano gli attacchi, i veicoli e la via.

Converrebbe che il tipo di attacco americano fosse perfezionato in modo da evitare questi inconvenienti pur assicurando una maggiore stabilità contro ai movimenti laterali.

Forse non è lontano il momento in cui anche sulle ferrovie europee verranno applicati i nuovi tipi d'attacco, principalmente allo scopo di una maggior sicurezza pel personale addetto alle manovre; ma prima di accettare il sistema americano converrà siano studiate le modificazioni da apportarvi, tenendo presente che tale innovazione, la quale richiederà una spesa vistosissima, dovrà essere eseguita con una certa contemporaneità, poichè l'unione nello stesso treno di veicoli forniti, alcuni del vecchio, altri del nuovo apparecchio di attacco, non mancherebbe di dar luogo a gravi inconvenienti.

Il Glasenapp, ispettore delle costruzioni presso le ferrovie prussiane ed autore dell'articolo pubblicato sulla *Gazzetta dell'Unione delle ferrovie germaniche*, dal quale abbiamo tolto queste notizie, ha fatto sul posto alcune osservazioni circa i difetti del tipo americano d'attacco; tra l'altro ha notato che le ganasce si consumano più fortemente alle loro estremità esteriori, dove sono già indebolite pel foro dell'attacco provvisorio. Ciò dipende dalla limitata superficie di contatto e anche dal fatto che quando gli attacchi in presa sono sottoposti ad uno sforzo di trazione, non si richiudono più strettamente l'uno sull'altro, ma la linea di contatto può essere spostata sotto l'azione degli sforzi laterali o nelle curve entro i limiti del gioco che necessariamente si deve lasciare fra i due apparecchi in presa. Tale spostamento ha luogo appunto sull'estremità mobile della ganascia, la quale va appoggiarsi contro il contorno del braccio conduttore, con una manifesta tendenza al distacco.

Questo costituisce un punto debole del sistema, giacchè, indipendentemente del logoramento, un apparecchio di attacco si concepisce tale da dar luogo a un collegamento maggiore a misura che la tensione cresce.

Chi si porrà dunque allo studio di un tipo nuovo che possa essere accettato con soddisfazione sulle ferrovie europee, dovrà aver di mira, oltre le condizioni principali ben riassunte nell'avviso di concorso delle ferrovie russe, anche queste altre:

a) L'apparecchio deve presentare un sufficiente giuoco laterale perchè non sia ostacalato il passaggio del treno nelle curve;

b) L'attacco dovrà esser costruito in modo da chiudersi più strettamente su sè stesso a misura che la pressione aumenta e in modo che il contatto e quindi il logoramento si ripartiscano su di una superficie piuttosto grande.

(*Giornale del Genio Civile.*)

SEGNALAZIONI DI SBOCCHI FAVOREVOLI
AL COMMERCIO ITALIANO

Da una importante pubblicazione speciale del Ministero delle Finanze (Direzione generale delle Gabelle) sul commercio estero dell'Italia, rileviamo le seguenti utili segnalazioni di sbocchi favorevoli al commercio italiano:

Pietroburgo. — È uno dei più grandi sbocchi per articoli esteri in ricami, merletti, passamanerie e seterie. Generalmente le merci sono pagate a 3 o 6 mesi dalla data della fattura.

Varsavia. — Vi si fanno notevoli acquisti di ricami, merletti, passamanerie e seterie. I pagamenti, per solito, si fanno a 30 giorni dalla consegna della merce con sconto,

o a 4 mesi dalla data della fattura senza sconto. Le spese di porto e di dogana sono a carico degli acquirenti.

Cristiania (Norvegia). — La Germania vi esercita un attivo commercio di ricami, merletti, passamanerie e seterie.

Bangkok (Siam). — Le Case principali che si occupano di maglieria a Bangkok sono: 1) Windsor et Cie; 2) Berch et Cie; 3) il Consorzio Italiano; 4) L'importation fraançise, 5) L'Alliance commerciale française.

L'articolo di maglieria più ricercato è il panciotto di cotone di alto prezzo e di prezzo infimo; laddove le qualità mezzane trovano difficilmente compratori.

Pressochè nulli gli affari in calze e calzettine, giacchè gl'indigeni, per la maggior parte, non ne fanno uso.

I panciotti di cotone molto andanti sono legati con spago in pacchetti per dozzina; quelli di lusso sono pure chiusi, dozzina per dozzina, in scatole di cartone.

Fatte poche eccezioni, il Cinese non dà mai commissioni in Europa, neppure quando gli si offra la comodità di un intermediario: preferisce acquistare la merce sul posto al negozio, dopo averla esaminata.

Africa del Sud. — Commercio delle patate. — « Beira » è il primo porto di qualche importanza che s'incontra venendo da Zanzibar; ivi sono molto ricercate tutte le specie di erbaggi. Il mercato di Delagoa Bay è più importante di quelli situati più verso nord; tutte le patate del commercio locale vi sono importate dall'estero. Oltre a ciò, il detto porto di Delagoa Bay essendo il più vicino a Pretoria e a Johannesburg, serve di punto di partenza alle spedizioni fatte per ferrovia delle derrate agricole, ora che la guerra è terminata. Il commercio delle patate a Durban è maggiore assai di quello dei porti precedenti.

Beirut. — Secondo un rapporto del console inglese di Beirut, il Belgio vi esportò nel 1901 1500 casse di vetri da finestre, al prezzo unitario di 15 scellini (L. 18.75) per cassa. Liverpool mandò una qualità migliore al prezzo di L. st. 1 (L. 25) per cassa.

Isole Canarie. — Secondo un rapporto del console inglese delle Isole Canarie, vi è grande domanda per articoli di argilla e porcellane. La Francia ha il primo posto nell'importazione di questi articoli; l'Inghilterra si limita ai generi di migliore qualità, dei quali vi è poco spaccio. La Germania tenta anche introdurre i suoi generi a buon mercato. Il Belgio manda vetri per finestre. Gli affari per tutti questi articoli sono stati molto animati negli ultimi anni.

California. — Anche a S. Francisco e in tutta la California, secondo il rapporto del console inglese, vi è buon spaccio di porcellane. I produttori inglesi mandano quelle di prima classe a decorazioni; la Francia e la Germania quelle più a buon mercato.

Rio de Janeiro. — Il console americano di Rio de Janeiro avverte che nel mandare articoli di vetro in detta città, devesi porre gran cura nell'imballaggio, poichè lo scaricamento delle merci si effettua alla leggera, e il pericolo di rottura è grandissimo. Il console raccomanda inoltre l'invio di cataloghi non solo a Rio de Janeiro, ma anche a Pernambuco, Parà e Babia.

Persia. — Sbocco per le biciclette. — Il console degli Stati Uniti a Teheran richiama l'attenzione sopra il fatto che la bicicletta, introdotta per la prima volta in Persia or sono 17 anni, è oggidì ammessa come mezzo ordinario di locomozione, e che molti se ne servono a Teheran.

Messico. — Sbocco per gli automobili. — Un rinnovamento profondo della viabilità si è operalo in questi ultimi tempi al Messico; di guisa che anche le più umili borgate sono messe in comunicazione diretta e comoda con la capitale e con gli altri centri. Donde non solo verrà un grande sviluppo di relazioni commerciali, ma pure un notevole incentivo alla passione dell'automobilismo.

Venezuela. — Fornitura di vetture automobili. — Risulta dalle informazioni mandate dalla Missione del Belgio al Venezuela, che la Compagnia del « Ferrocaril Central » sta ora, esaminando la possibilità di mettere in esercizio un certo numero di vetture automobili. Ed è quasi certo che, se lo studio approda a buon esito, l'esempio sarà seguito sopra altre linee ferroviarie più importanti, che sono in mano di ricche Compagnie inglesi e tedesche.

Le condizioni richieste dal « Ferrocaril Central » sono queste:

Motore, elettricità, carbone o petrolio; scartamento dei raggi, m. 1.06; sedili, quattro; forza: capace di trascinare la vettura sopra rampe al 4 0[0, di 2 chilometri d'estensione, con delle curve di 50 m. di raggio; ruote: 4 con solido freno. Se l'apparecchio è pesante, deve potersi separare in due, ruote di destra e ruote di sinistra, per evitare i vagoni che possono trovarsi in mezzo alla via.

Alcuni fabbricanti americani offrono un modello che ubbidisce a queste condizioni al prezzo di L. 1750.

Le proposte debbono essere indirizzate simultaneamente alla Direzione del « The Venezuela Central Railway Co. Limited », Doshwood Hous, 130, New Broad Street, Londres, ed al signor Cherry, direttore della linea a Caracas (Venezuela).

Croazia-Slavonia. — Il console degli Stati Uniti a Budapest avverte che la maggior parte delle macchine e dei meccanismi che attualmente si vendono in Croazia-Slavonia, provengono dalla Germania: macchine in genere, biciclette, macchine da scrivere, ecc., ecc., di provenienza diversa s'incontrano assai di rado. Facendo un po' di savia ed onesta pubblicità, vi sarebbe modo di fare concorrenza, per alcuni articoli almeno, ai Tedeschi in quelle regioni.

Transwaal. — Sembra molto probabile l'apertura di un importante sbocco per la vendita di automobili a Johannesburg.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

La vera condizione della galleria del Sempione.

Riceviamo dal nostro corrispondente d'Iselle le seguenti notizie sui lavori del *tunnel* del Sempione le quali, per la fonte donde emanano, non temono smentita.

Alla fine del mese scorso la galleria di avanzamento sul versante svizzero misurava m. 7880 e su quello italiano m. 5400; totale m. 13,280.

Rimangono quindi da perforare ancora m. 6500. Attualmente data la natnra della roccia che si ha su entrambi i versanti (duro *gneiss*) si arriva a perforare complessivamente m. 11 al giorno, mentre se ne dovrebbero perforare circa 14 per terminare il *tunnel* per l'epoca fissata dal contratto tra la Società della ferrovia del Giura-Sempione e l'Impresa Brandt, Brandau e C., assuntrice dei lavori (13 maggio 1904).

Come vedesi, la notizia data in questi giorni da certi giornali politici che il *tunnel* verrebbe ultimato a tempo, non ha alcun fondamento e potrebbe aver solo una certa probabilità qualora la natura della roccia che resta da perforare si presentasse nelle migliori condizioni, sia per la perforazione meccanica, che per lo sparo delle mine. Ora ciò non pare possibile, perchè, da recentissimi rilievi fatti dall'illustre geologo prof. Schmidt di Basilea, si ha ragione di credere che il *gneiss* che si ha attualmente ai due attacchi si estende per tutto il tratto di galleria che rimane a perforare. In questo caso il termine potrebbe esser ultimato solo verso la fine dell'anno 1904. La proroga di 100 giorni domandata dall'Impresa venne dalla Società del Giura-Sempione negata.

Il volume dell'acqua d'infiltrazione, sul versante di Iselle, venne determinato recentemente da una perizia ufficiale fatta dall'ing. Epper dell'Ufficio idrometrico federale svizzero; esso è di 1120 litri al minuto secondo,

molto maggiore di quello riscontrato dagli ingegneri della Jura-Sempione, i quali misuravano solo 900 litri.

Giorni sono i signori ingegneri Pellati, Balducci e Stella, del R. Corpo delle miniere, visitarono la galleria sul nostro versante. Numerosi sono gli scienziati e i tecnici che dall'estero affluiscono, sia a Briga che a Iselle, per visitare questi cantieri ove *fervet opus*.

><

Per l'ordinamento ferroviario.

Essendo scaduto col 30 settembre il termine accordato alla R. Commissione incaricata dello studio e della presentazione delle proposte per il nuovo ordinamento ferroviario, e la relazione non essendo ancora pronta, sarà chiesta una nuova proroga, che l'on. Ministro dei Lavori Pubblici non intende concedere oltre il 31 dicembre venturo.

><

Piccoli colli internazionali.

Sono terminate le conferenze indette al Museo commerciale di Milano a cui accennammo nel numero precedente, per la fissazione dei compensi dovuti alle Società ferroviarie italiane nel trasporto dei piccoli colli da 1 a 20 chilogrammi destinati al nuovo servizio postale universale. I delegati delle Società ferroviarie hanno espresso il vivo interesse delle Società stesse per questo nuovo servizio che apporterà incancolabili benefizi al commercio nazionale, ed hanno accettate quasi tutte le proposte del Governo, molte delle quali assai onerose, nell'intento di affrettare l'applicazione delle nuove tariffe.

La divisione marittima del Ministero delle Poste ha avuto ora comunicazione dei favorevoli risultati delle conferenze tenute a Milano, e sono state subito impartite le opportune disposizioni per affrettare la compilazione delle tabelle per le tariffe che vengono classificate secondo le diverse regioni.

Il 1° ottobre, va in vigore la tariffa per i piccoli colli da 1 a 50 chilogrammi sulle linee marittime sussidiate dallo Stato, e cioè per gli scali del Mediterraneo, del Mar Rosso e dell'Oceano Indiano. Fra un mese, o poco più, sarà promulgato il nuovo servizio universale che estende i benefizi di queste miti tariffe di trasporto ai piccoli colli destinati alle Americhe e all'Australia.

><

Per le merci agrarie.

Il Ministro dell'Agricoltura, Industria e Commercio, on. Baccelli, ha dato disposizioni perchè siano al più presto rimesse al Consiglio delle tariffe ferroviarie, presso il Ministero dei Lavori Pubblici, i voti e le proposte per ulteriori riduzioni delle tariffe e per trasporti di merci agrarie.

Come abbiamo già annunziato, il Ministero dell'Agricoltura indende che siano facilitati nel modo più efficace i trasporti delle merci indicate onde sviluppare la produzione frumentaria.

Molti propenderebbero perfino a proporre il trasporto gratuito dei concimi, come si usa nel Belgio, ma per ragioni finanziarie molto plausibili questa proposta è assai lontana da poter essere atttuata ora in Italia.

><

I lavori ferroviari della Arona-Domodossola.

Lungo il primo tratto della linea fra Arona e Feriolo si stanno terminando i *tunnels* di Dormelletto e di Meina, quest'ultimo passante sotto la splendida villa Faraggiana. Da Arona a Baveno la ferrovia corre lungo la riva del lago, e presso Feriolo passa il fiume Toce per dirigersi a Mergozzo. A Fondotoce si sta costruendo un gran ponte ed un altro pure sul Toce, a circa tre chilometri da Domodossola.

><

Nuove gare di materiale rotabile.

Si annunzia che presto si indiranno le gare per nuove provviste di materiale mobile delle ferrovie.

I tre quarti delle forniture sarebbero assicurate all'industria nazionale.

><

Il diretto Roma-Parigi.

Il Ministro dei Lavori Pubblici ha approvato la istituzione di un nuovo treno diretto Roma-Parigi che abbrevierà di circa sette ore le comunicazioni della sera fra le due capitali.

La partenza da Roma avverrà alle ore 21 con arrivo a Parigi il giorno successivo prima della mezzanotte. I viaggiatori di Genova, Milano e Torino avranno il vantaggio di partire al mattino per essere a Parigi alla sera stessa.

Il nuovo treno sarà collegato immediatamente anche coi diretti Venezia, Napoli e Puglie e perciò anche queste regioni avranno il medesimo guadagno di tempo.

><

Unione delle Ferrovie italiane d'interesse locale.

Nell'assemblea generale dello scorso giugno l'Unione delle Ferrovie italiane d'interesse locale dava espresso incarico al proprio Comitato acciò facesse pratiche perchè, a sensi del voto emesso dalla Camera dei Deputati nella seduta del 29 maggio 1901, col quale la Camera invita il Governo a volere, tenuto conto dei risultati che sarà per dare l'esperimento dell'esercizio economico sulle ferrovie a traffico limitato comprese nelle Reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, presentare quanto prima sia possibile un disegno di legge che estenda anche alle ferrovie private le agevolezze concedute dal presente progetto alle ferrovie dello Stato.

Ora il Comitato predetto, non avendo avuto riscontro alcuno alle istanze inoltrate allo scopo che venisse promossa la legge in questione, non ha veduto altro mezzo di dare seguito all'incarico avuto se non interponendo l'appoggio degli onorevoli Deputati i quali già precedentemente avevano riconosciuto la ragionevolezza delle domande dell'Unione.

Se non chè viene ora a conoscersi che nel progetto di legge, che attende l'approvazione del Senato, sulle ferrovie complementari, venne incluso un articolo del seguente tenore: Su tutte le ferrovie concesse all'industria privata potrà, con Reale Decreto essere autorizzata l'applicazione del regime economico di esercizio con le norme e modalità sancite dalla legge 9 giugno 1901, N. 229, qualunque sia il loro prodotto chilometrico.

Tale articolo provvede bensì ad alcuni limitati casi di ferrovie concesse e non ancora esercite, per le quali era sorto dubbio se la legge del 9 giugno non fosse applicabile, e provvede pure al caso di poche linee il cui traffico chilometrico eccede le L. 10,000; ma non provvede affatto ad estendere le agevolezze concesse colla legge alle grandi reti.

Ed infatti le agevolezze vengono eliminate o scemate dall'articolo 8, il quale stabilisce per le ferrovie private diverse condizioni restrittive, le quali, come venne già ampiamente dimostrato in occasione della discussione della legge 9 giugno 1901, impediscono alle ferrovie private, salvo rare eccezioni, di poter invocare l'applicazione del regime economico, e queste condizioni sussistono

tanto per le ferrovie a traffico limitato, che per quelle a traffico superiore alle L. 10,000.

L'articolo aggiuntivo non può quindi soddisfare alle Società private, nè puossi ritenere espresso in conformità al voto della Camera dei Deputati, che raccomandava di estendere le agevolezze comuni alle grandi reti.

Dovendo adunque il Presidente del Comitato adempiere al mandato dell'assemblea, prima di sottoporre al Comitato la posizione creata da questa condizione di cose, ha creduto di rivolgersi a S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici, pregandolo di volergli esprimere se un nuovo progetto di legge nei sensi voluti dal Parlamento sia redatto od in corso di studio, ed in caso affermativo di volergli fornire qualche concreta informazione sul progetto medesimo,

Su questo argomento, per quanto a noi consta, il Presidente dell'Unione delle Ferrovie italiane d'interesse locale, avrebbe ricevuto dal Ministro dei Lavori Pubblici assicurazione che i dubbi sollevati non reggono, imperocchè il Governo ritiene di avere risolto, coll'articolo 11 surricordato, la questione delle estensione del servizio economico alle linee concesse all'industria privata nel senso dell'ordine del giorno votato dalla Camera dei Deputati.

><

Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

(Affari trattati nell'adunanza del 27 settembre 1902).

Concessione di compensi alla Ditta Fornari in dipendenza della fornitura e collocamento in opera della copertura metallica sulla nuova rimessa locomotive della stazione di Catania.

Liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Calvanese per la costruzione di una galleria artificiale fra i km. 125.966 e 126.130 della linea Eboli-Metaponto.

Collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Todeschini per la costruzione di dodici latrine addossate ad altrettante case cantoniere lungo la linea Sondrio-Chiavenna.

Consolidamento della frana al km. 28,817-28.843 della linea Avellino-Rocchetta Sant'Antonio.

Rescissione del contratto stipulato con la Ditta Piana per la costruzione di un pozzo tubolare nella stazione di Taranto.

Sistemazione dello scolo delle acque piovane fra i km. 53.558-53.947 della linea Taranto-Brindisi.

Acquisto di materiale d'esercizio per la Rete Adriatica.

Impianto di una fermata presso le Cave della Gonfolina al km. 16.632 della linea Firenze-Pisa.

Proposta della Società Adriatica per l'acquisto di 1250 carri in conto aumento di dotazione.

Convenzione con la Ditta Zanoletti per la costruzione di un magazzino per deposito di metalli a distanza ridotta dalla ferrovia Milano-Vigevano.

Convenzione con la Società delle Ferrovie e Tramvie elettriche Varesine per l'attraversamento della linea Varese-Laveno con una condottura elettrica.

Condono di multe inflitte alla Ditta E. Breda e C., di Milano, per ritardata consegna di locomotive per la Rete Mediterranea.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica:

Impianto di una nuova comunicazione e modificazioni ad altre già esistenti nella stazione di Milano Porta Sempione, L. 6244.83 a carico della Rete Adriatica e L. 9655.17 a carico della Rete Mediterranea.

Impianto di un binario di precedenza per i treni dispari in stazione di San Martino Buon Albergo, L. 17,250.

Consolidamento della falda in frana a monte del rilevato ferroviario fra i km. 13.414 e 13.565 della linea Bologna-Ancona, L. 9550.

Consolidamento della falda in frana a monte del rilevato ferroviario fra i km. 13.344 e 13.414 della linea Bologna-Ancona, L. 14,400.

Ampliamento del piano caricatore ed impianto di una gru di sollevamento nella stazione di Novate Mezzola, L. 3500.

Prolungamento e sistemazione dei binari esistenti, impianto di una piattaforma nello scalo merci principale della stazione di Bologna, L. 18,200.

Rete Mediterranea:

Applicazione di suoneria elettrica di controllo al disco, lato Napoli, della stazione di Roccasecca, L. 350.

Costruzione di due pennelli a difesa contro la Bormida fra i km. 23.020 e 23.050, presso Spigno, della linea Savona-Acqui-Bra, L. 2840.

Riparazione di guasti causati da nubifragio alla linea Oleggio-Pino, L. 960.

Rifacimento di metri 2003 di binario in ferro sulla linea da Napoli al Porto, L. 11,870.18 a carico della Rete Mediterranea e L. 3429.82 a carico della Rete Adriatica.

Impianto di un nuovo binario tronco dietro il magazzino merci della stazione di Roma Tuscolana, L. 7800.

Rete Sicula:

Sistemazione della strada di accesso al piazzale esterno della stazione di Santa Teresa, L. 2933.

Impianto di otto pennelli a martello per la difesa della ferrovia a sponda destra del fiume Simeto al chilometro 220 da Palermo, della linea Bicocca-Caldare, L. 40,200.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica:

Proposta per la sistemazione definitiva della ferrovia in corrispondenza del torrente Cillareyes al km. 75.5 della linea Bologna-Otranto, per la spesa di L. 115,000, di cui L. 100,000 per i lavori da appaltarsi.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Contratti sottoposti all'approvazione governativa).

La Società esercente la Rete Adriatica ha presentato all'approvazione del R. Ispettorato Generale delle Strade ferrate i contratti stipulati colle seguenti Ditte:

Pellizzoni Cesare di Bologna, per l'esecuzione dei lavori di terra e murari e per la fornitura di ghiaia vagliata, occorrenti per l'impianto di un terzo binario nella stazione di Montegrotto;

Pizzarotti Pietro di Castelguelfo Parmense, per la esecuzione dei lavori occorrenti per migliorare le condizioni dell'allacciamento della tramvia per Salsomaggiore con la stazione di Borgo San Donnino e per far luogo all'impianto di nuovi binari merci nella stazione medesima;

Martelli Raffaele di Bologna, per l'esecuzione dei lavori di sistemazione del piano caricatore militare nella stazione di Bologna;

Olivieri Cosimo di Benevento, per la costruzione di una scogliera a difesa della ferrovia contro il fiume Calore, al km. 102.200 della linea Foggia-Napoli;

B. Kohler di Savona, per la sistemazione di 14 travate metalliche e per la sostituzione di travate nuove ad altre tre attualmente in opera sul tronco Firenze-Prato;

B. Kohler di Savona, per la sistemazione di 17 travate metalliche e per le sostituzione di 8 travate nuove ad altrettante attualmente in opera sul tronco Prato-Pistoia.

(Gare aggiudicate provvisoriamente).

Il 25 settembre p. p., presso la Direzione Generale della Rete Adriatica, ebbero luogo le gare per gli appalti seguenti:

Fornitura e posa in opera di colonne di ghisa e di travi metalliche per una gru nelle officine del materiale mobile di Firenze (Porta al Prato). Delle 17 Ditte ammesse a questa gara, otto soltanto presentarono offerta e l'appalto rimase provvisoriamemte aggiudicato alla Ditta Cugini e Mistrali di Parma, col ribasso del 21.85 per cento;

Costruzione di un praticabile nella travata metallica sul fiume Lumbo sulla linea Ponte S. Pietro-Seregno. Delle 25 Ditte ammesse alla gara otto soltanto presentarono offerta e l'appalto rimase provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Andrea Invitti di Seregno, col ribasso del 15 0[0.

(Gara dichiarata nulla).

Presso la Direzione dei lavori della Rete Adriatica, in Ancona, il giorno 27 settembre u. s., ebbe luogo la gara a licitazione privata per l'aggiudicazione della fornitura e carico sui vagoni di circa mc. 3900 di ghiaia per il tratto ferroviario Suzzara-Monteggiano.

Alla gara furono invitate 6 Ditte, delle quali due concorsero, e cioè la Ditta Luigi Tarabelli, col ribasso del 7.32 0[0 e la Ditta ing. Eduino Vicentini, col ribasso del 6.50 0[0. Però siccome queste Ditte condizionarono la loro offerta fissando la località in cui avrebbero dovuto estrarre la ghiaia, la gara fu dichiarata nulla.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

La quarta Sezione del Consiglio di Stato in una sentenza riguardante *Competenza amministrativa e giudiziaria* (Declaratoria della Cassazione — Competenza della Giunta provinciale amministrativa) ha preso la seguente decisione: « La sentenza della Corte di Cassazione, che dichiari la competenza amministrativa in una data controversia, non può che affermare la competenza dell'Autorità amministrativa in genere, non già quella della Giunta provinciale amministrativa in sede contenziosa, neanche se la dichiarazione della Corte regolatrice sia stata richiesta dalla Giunta stessa in sede contenziosa. Tale sentenza lascia integro il giudizio della Giunta provinciale amministrativa a decidere della sua competenza sul merito della causa ».

— Il Consiglio di Stato a sezioni unite, in una vertenza Armentano contro il Comune di Senise e la Giunta provinciale amministrativa di Potenza, ha dato il parere seguente: « Per giurisprudenza ormai costante, contro le decisioni della Giunta provinciale amministrativa in sede contenziosa non è ammissibile il ricorso in via straordinaria al Re ».

— La quarta Sezione del Consiglio di Stato, ha deciso quanto segue in materia di *Giunta provinciale amministrativa:*

1) Non occorre che le decisioni della Giunta provinciale amministrativa contengano una motivazione diffusa che esamini le singole deduzioni delle parti, bastando esprimere la ragione fondamentale di decidere;

2) Il provvedimento emanato dalla Giunta provinciale amministrativa in sede di tutela, non è provvedimento definitivo e perciò non è impugnabile innanzi alla quarta Sezione del Consiglio di Stato.

><

Sentenze di Cassazione, di Corte d'Appello, ecc.

In materia di *Arbitrato* (Lodo, data, dispositivo, questioni decise) la Cassazione di Torino ha emesso sentenza per la quale rimane statuito che: « Non è nullo il lodo purchè sia stata posta in principio e non in fine di esso la indicazione del giorno, mese ed anno, e del luogo in cui è stato pronunciato, essendo solo richiesto che essa sia posta prima della sottoscrizione. Non è necessario che il dispositivo del lodo riproduca con formale declaratoria di accoglimento o di rigetto tutte le singole domande delle parti; ma basta che sopra tali domande gli arbitri abbiano motivato, e che non siavi alcun dubbio sopra quanto in proposito sia stato deciso. È insuperabile in Cassazione il giudizio del magistrato di merito col quale, in base alle risultanze degli atti, siasi ritenuto che gli arbitri abbiano esaurita la decisione di tutti quanti i punti di questione stati loro sottoposti col compromesso ».

— Un giudicato della stessa Corte di Cassazione sulla medesima materia stabilisce che le sentenze arbitrali inappellabili sono esecutive anche nella pendenza del giudizio di nullità.

— Sempre sulla materia di *Arbitrato* (Compromesso o clausola compromissoria — Deposito nella cancelleria della Pretura) la Corte d'Appello di Firenze, ha sentenziato quanto segue: « Il deposito del compromesso o della clausola compromissoria nella cancelleria della Pretura del Mandamento in cui fu pronunziata la sentenza arbitrale, richiesto sotto pena di nullità dall'articolo 24 del Codice di procedura civile, deve essere fatto una sola volta dopo la prima sentenza arbitrale, e non occorre si ripeta per le successive sentenze che possono essere pronunciate per ammissione di mezzi istruttori ».

— La Corte di Cassazione di Firenze, nella causa fra la Società Schuckert e la Società Lionese e Comune di Firenze, ha pronunziato la seguente sentenza, in materia di *Elettricità. Impianto di condutture. Autorizzazione. Prefetto e Ministero. Facoltà dei Comuni. Contratto precedente. Effetti della legge 7 giugno 1894.*

« Spetta al Prefetto o al Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio di dare il consenso per gli impianti delle condutture elettriche attraversanti le pubbliche strade, anche comunali: e i Comuni hanno soltanto il diritto, osservate le prescrizioni delle autorità competenti governative, di determinare le norme speciali a tutela della pubblica viabilità.

« Il diritto d'imposizione della servitù di passaggio delle condutture elettriche, deriva dalla legge 7 giugno 1894; e chi ne vuole profittare deve soltanto dimostrare all'autorità amministrativa competente di avere per sè le condizioni subordinate alle quali diviene esso esercibile, cioè: che si può disporre dell'energia elettrica, e che il passaggio richiesto ed il modo del suo esercizio sono i più convenienti e meno dannosi per il fondo servente.

« È legale il decreto del Prefetto che autorizza l'impianto di condutture elettriche in un Comune, quando risultino giustificate le condizioni suddette, senza bisogno che il concessionario provi. con un atto pubblico o privato o con una sentenza, di avere già acquistato il diritto all'imposizione della servitù di passaggio.

« La legge sulla trasmissione a distanza dell'energia

elettrica del 7 giugno 1894, prefiggendosi di dare ordinamento ad un servizio di pubblico generale interesse, ebbe in mira d'istituire una servitù legale imposta per pubblica utilità.

« Pertanto i diritti attribuiti da questa nuova legislazione non possono essere resi vani ed annullati da contratti che il Comune abbia stipulato anteriormente con terzi, obbligandosi a non concedere ad altri il passaggio di condutture sul suolo comunale, mentre con private contrattazioni non si può togliere al legislatore la facoltà di provvedere a nuovi bisogni, di creare nuovi diritti ed imporre nuovi pesi sui beni.

« Il Comune quindi, che abbia precedentemente concesso il monopolio dell'illuminazione, non può essere dichiarato responsabile di danni verso il concessionario, se il Prefetto o Ministro, secondo i rispettivi casi, abbia dato ad altri il consenso per il passaggio delle condotture elettriche attraverso alle pubbliche strade per illuminazione privata, e nemmeno si possono ripetere i danni da chi abbia ottenuto ed attuato questa concessione, perchè costituisce un legittimo esercizio di un vero e proprio diritto derivante dalla legge ».

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, d'accordo cogli altri Ministri interessati, ha dato la sua approvazione alle seguenti proposte delle Amministrazioni ferroviarie relative a concessioni speciali di tariffa:

1) Proposta dell'Adriatica per concessione alla Ditta Schenker e Comp. di Vienna, di effettuare i suoi trasporti di merci in genere destinati alla Rumania, alla Serbia ed alla Bulgaria (via Cormons) colla riduzione del 25 0[0 sui prezzi delle tariffe interne italiane, escluse le eccezionali ed il diritto fisso nonchè le tasse accessorie che saranno applicate per intero. Tale riduzione è subordinata alle seguenti condizioni: *a)* che le spedizioni percorrano almeno 200 chilometri sulla rete Adriatica o paghino per tale percorrenza minima; *b)* che venga raggiunto il quantitativo di almeno 1200 tonnellate all'anno; *c)* che per il percorso soggetto alla convenzione di Berna vengano adoperate lettere di vettura internazionali dirette non comprendenti che merci destinate agli stati suindicati; *d)* che le tasse di porto per il percorso italiano vengano pagate a tariffa normale, dovendo la riduzione essere applicata in via di rimborso;

2) Proposta della Mediterranea per la proroga a tutto giugno 1903, ed alle medesime condizioni della concessione accordata alla Società metallurgica di Sestri Ponente per il trasporto di ferro in lamiera, in barra e sagomato da Sestri Ponente a Spezia, Livorno e Roma;

3) Proposta dell'Adriatica per la quale la concessione accordata alla Ditta Spinelli per trasporto di grano da Venezia a Firenze è prorogata alle medesime condizioni già vigenti verso impegno di trasportare nel nuovo periodo concessionale altre 875 tonnellate di grano;

4) Proposta della Mediterranea colla quale si rinnova per il periodo dal 1° luglio 1902 al 30 giugno 1903 la concessione accordata alla Ditta Giuseppe Rivetti, pel trasporto di tessuti di lana ed altre merci percorrenti il tratto Vercelli-Santhià-Biella e viceversa, fermo l'impegno minimo di 1200 tonnellate, modificando la concessione nel senso di applicare l'abbuono di L. 2,60 a tonnellata pei tessuti di lana e di L. 0.75 per tutte le altre merci delle prime cinque classi, escludendo quindi quelli delle tre ultime classi, meno gli stracci;

5) Proposta dell'Adriatica per la quale la concessione accordata alla Ditta Pelà e Steffanutti per trasporto di carbone da Venezia a Cesena è prorogata al 31 dicembre 1902;

6) Proposta della Mediterranea per concessione alla Ditta Santi Franco di effettuare i suoi trasporti a vagone completo di radici di liquirizia da Corigliano Calabro, Mirto Crosia, San Giacomo Calopezzati, Strongoli, Cotrone, Cutro, Rocca Bernarda, Simmeri, Catanzaro, Monasterace Stilo, Caulonia, Roccella e Bianconovo per Reggio Calabria Porto, coll'abbuono del 15 0[0 sulle tasse a tariffa ordinaria, ferma l'applicazione dell'integrale diritto fisso e della tassa di scalo a Reggio Porto e coll'impegno di trasportare 250 tonnellate di detta merce nel periodo di un anno decorrente dal 1° novembre 1902.

7) Proposta dell'Adriatica di prorogare per un altro anno ed alle stesse condizioni la concessione accordata alla Ditta Fratelli Girard per trasporto di bozzoli morti e bozzoli doppi in grana da Riva di Trento e da Arco per Brescia ed oltre, via Peri.

8) Proposta della Mediterranea di prorogare fino al 9 settembre 1903 l'esperimento dei biglietti a prezzo ridotto istituiti fra Milano e Certosa e fra Milano e Pavia e viceversa per combattere la concorrenza della tramvia.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie Valtellinesi. — *Una visita del Collegio degli Ingegneri di Milano.* — Il 25 settembre u. s. il Collegio degli Ingegneri di Milano effettuò una visita ai nuovi impianti delle ferrovie elettriche valtellinesi. La comitiva, dice il *Monitore Tecnico*, composta di circa una quarantina di soci con alla testa il presidente del Collegio ing. De-Capitani ed il segretario ing. Baroni, lasciò Milano alle 9.15 del mattino. Dopo una sosta a Colico per la colazione, gli ingegneri milanesi proseguirono in treno elettrico, posto gentilmente a loro disposizione dalla Società Adriatica, per Morbegno, ove visitarono con vivo interessamento e vera ammirazione gli impianti idraulici ed elettrici sotto la guida cortese degli ingegneri Garneri, Zurlini e Canaveri della R. A., Magnacavallo della Società per la trazione elettrica e Pontecorvo della Ditta Ganz.

Osservarono pure i lavori che quivi sta eseguendo la Società Adriatica per deviare la linea ferroviaria e portarla sulla destra dell'Adda, onde evitare le piene del Tartano, ed ammirarono come vera novità il ponte in pietra e muratura che si sta eseguendo sull'Adda, formato da un arco a tre cerniere della luce di m. 70 e della freccia di m. 10. Le cerniere, quando il carico sarà completo, verranno saldate, cioè annegate nel calcestruzzo.

I gitanti andarono poi a riprendere il treno per Milano alla stazione di Ardenno, dove la Società Adriatica con vera cortesia offerse loro un vino d'onore. Da Ardenno, dopo breve sosta a Colico per il pranzo, la comitiva proseguì per Milano, dove giunse alle 11 di sera.

La gita lasciò in tutti la migliore impressione, sia per l'importanza e l'interesse delle cose vedute, sia per il buon umore che regnò sovrano. Fu da ognuno apprezzata la cortesia della Direzione della Rete Adriatica, nonchè quellla degli ingegneri della Società medesima e della casa Ganz, che seguirono i gitanti, e furono larghi con loro di spiegazioni e di notizie. E i migliori pronostici e i migliori auguri si traevano sull'esito generale di questo grande esperimento di trazione elettrica, di cui l'Italia può andare legittimamente orgogliosa.

Ferrovia di Valle Brembana. — Il Consiglio provinciale, a pieni voti, meno uno, ha approvato la domanda di concessione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia elettrica da Bergamo a S. Giovanni Bianco

ed il preliminare contratto di allogamento della costruzione e dell'esercizio in ordine al sussidio provinciale di lire 300,000 ed alla assunzione di un mutuo di tre milioni presso la Cassa di Risparmio di Milano.

Ferrovia elettrica Saline di Volterra-Volterra. — L'on. Ginori-Conti ha presentato al sottosegretario di Stato ai lavori pubblici, on. Niccolini, un progetto di ferrovia elettrica da Saline di Volterra a Volterra. L'on. Niccolini ha assicurato che il progetto sarà sollecitamente fatto esaminare dal Circolo ferroviario di Firenze.

Ferrovia Varese-Luino. — Da parecchie settimane furono ripresi, con assai maggiore intensità i lavori per la costruzione della ferrovia Varese-Luino, assunti dalla impresa Ambrogio Bulgheroni.

Questi lavori non fervono solamente nel difficile tratto dalla Birraria alle Grotte, ma furono incominciati in moltissimi punti fino a Ganna.

Si ha quindi ragione di credere che la sede stradale potrà essere ultimata, fino a Ghirla, nella primavera prossima, e che il primo tratto di linea, potrà essere aperto nella stagione estiva del 1903.

Ferrovia Biella-Novara. — Il 28 settembre u. s. ebbe luogo in Valle Mosso un'adunanza indetta dall'associazione industriale della Valle Strona, allo scopo di discutere sulla questione della ferrovia Biella-Novara. L'adunanza fu assai numerosa. Dopo una animata discussione fu approvato il seguente ordine del giorno:

« L'assemblea, riconoscendo l'assoluto bisogno e l'utilità » d'una linea che avvicini le regioni biellesi al loro capo» luogo di Provincia, allacciandosi contemporaneamente » colle nuove grandi comunicazioni, dà mandato alla pre» sidenza di indire, al più presto, una nuova adunanza e » di fissarne la località, diramando nuovo invito, presen» tando tutti i dati in correlazione agli interessi del cir» condario e dell'industria ».

Approvato questo ordine del giorno l'assemblea si sciolse.

Ferrovia Piemonte-Porto Maurizio. — Il senatore avvocato Massabò, presidente del Comitato per la ferrovia Piemonte-Porto Umberto I, ha diramato una circolare per la solenne adunanza che si terrà a Porto Maurizio, da tutti i rappresentanti dei Comuni interessati allo scopo di decidere:

« 1° Se in linea tecnica al valico appenninico per Ormea convenga o non sostituire quello per Garessio, patrocinato dal cav. Alessi, e in ogni caso quali deliberazioni si devono adottare per norma dell'azione futura del Comitato;

« 2° Se, tenuto conto delle fasi, che ha attraversato ed attraversa l'allacciamento d'una ferrovia dall'alto Piemonte alla Liguria occidentale e dei criteri adottati per la Calabria e la Sicilia, non si possa e non si debba sostenere che anche la ferrovia da noi propugnata deve rientrare nel novero delle « ferrovie complementari » contemplate dalla legge 29 luglio 1879 ».

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 20 settembre 1902.* — Nella decade 11-20 settembre 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 4,790,029.07, con un aumento di lire 279,168.18 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 20 settembre 1902 si ragguaglia a L. 94,967,276.74, e presenta un aumento di lire 6,556,249.76 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Tramvia Barzanò-Oggiono. — Il giorno 28 settembre u. s. fu inaugurato il tronco Barzanò-Oggiono.

L'inaugurazione fu onoratata dall'intervento del ministro Prinetti, deputato del nostro Collegio, che si professò lieto che una coincidenza di date gli fornisse occasione di assistere alla festa inaugurale.

Intervennero ad essa il sottoprefetto di Lecco, le nostre autorità locali, quasi tutti i membri della Società Monza-Barzanò, l'avv. Della Porta, consulente della Società, ed altri.

Il paese era tutto festante e adorno di bandiere.

Ebbero luogo un ricevimento in Municipio in onore degli invitati e particolarmente dell'on. Prinetti; e un banchetto all'Albergo della Posta, detto la Vetturina, ove i brindisi del sindaco, dell'avv. Della Porta, del sottoprefetto di Lecco cav. Gay e dell'on. Prinetti, improntati a somma cordialità, bene augurarono alla prosperità della nuova linea, la quale congiunse tanti paesi del ricco e ubertoso territorio di Lecco.

Tramvia elettrica Lucca-Pescia-Monsummano. — Domenica scorsa si adunarono a Pescia, sotto la presidenza dell'on. Ferdinando Martini, i sottoscrittori di azioni per la costruzione di questa tramvia. Dopo che il Presidente ebbe comunicato che già sono state sottoscritte 316,000 lire in azioni da L. 500, fu nominata una Commissione per gli opportuni studi e proposte. Venne poi approvato un ordine del giorno col quale l'assemblea conferiva alla Commissione eletta di far tutte le pratiche necessarie per presentare un progetto definitivo per la costruzione della linea tramviaria, da approvarsi dalla assemblea degli azionisti e le assegnava a ciò il termine di sei mesi, cioè a tutto il 31 marzo 1903.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Ferrovia della Jungfrau.* — Lo stato dei lavori di questa ferrovia, vivamente attesa dagli escursionisti, è il seguente:

I lavori dell'importante impresa si seguono normalmente sotto la direzione dell'ingegnere Gobat. Vi sono occupati ordinariamente circa 500 operai: essi scavano il tunnel nell'interno della grande parete dell'Eiger, che è già perforata per una lunghezza di quasi 800 metri al disopra di Rothstrock.

Nel punto terminale di questo tronco si trova, sul versante nord dell'Eiger, la stazione di Eigerwand, dove i treni arriveranno nel maggio 1903. Da questo punto il tunnel descrive una curva brusca, e sboccherà nel versante sud, all'altitudine di 3100 metri. Si dominerà di là l'Oceano di ghiacci della Jungfrau, dell'Aletseh, del Mönch e del Finsteraarhorn, con prospettiva sulla valle del Grindelwald.

Fino a Eismeer l'Impresa dovrà lottare con le difficoltà di cui, per l'evacuazione dei materiali in particolare, è causa l'inclinazione troppo forte della via, che è del 25 0|0. Più lungi, ivvece, essa è molto più debole, e i lavori saranno singolarmente facilitati.

Finora lo stabilimento della linea è costato 3 milioni e mezzo; per il compimento di essa si calcola che ne occorranno ancora da 6 a 7.

La Ferrovia dal Capo al Cairo. — In un rapporto diretto al Governo degli Stati Uniti dal Consolato americano di Beyrut, troviamo i dati seguenti sulla grande arteria ideata da Cecil Rhodes:

L'ultimo rapporto annuale dei direttori della Compagnia britannica Sud-Africana afferma che un treno di lusso non tarderà a essere organizzato sul percorso dal Capo a Bulowayo, ossia sopra una distanza di quasi 2500 chilometri.

In Rhodesia la costruzione avanza rapidamente, quantunque la guerra abbia notevolmente impacciato il trasporto del materiale di provenienza dal Sud. Tuttavia è stata prolungata, al Sud, la linea Beira-Salisbury, la quale ha raggiunto l'arteria principale a Bulowayo. La scoperta dei giacimenti carboniferi di Wankie ha impegnato i costruttori della linea Bulowayo-Salisbury a deviarla verso l'Ovest; esso traverserà lo Zambese presso le Cadute Victoria, che raggiungerà, si crede, nell'autunno 1903.

Si sa che, in seguito alla convenrione del 14 aprile 1902

firmata a Bruxelles, è stata abbandonata la via attraverso l'Africa tedesca per quella che passa nello Stato libero del Congo. Dopo d'allora le linee da costruirsi per congiungere la sezione esistente dal Capo al Cairo colla rete egiziana sono le seguenti: da Bulowayo alle Cadute Victoria 480 chilometri; di là al lago Kassali 1125 chilometri; dalle Cadute Stanley, sull'alto Congo, sarà costruita una linea fino a Mahagi sul lago Albert Nyanza (775 chilometri).

E' del resto assai possibile, se il Governo tedesco continuerà la sua linea di Dar-es-Salaam, capitale dei suoi possedimenti africani, che il progetto primitivo di Cecil Rhodes venga a realizzarsi. Le due strade, lungi dall'escludersi, potranno certamente coesistere, rispondendo, ciascuna a bisogni differenti.

Collegandosi col lago Kasali, col sistema congolese di vie navigabili e ferroviarie, la ferrovia dal Capo al Cairo si assicurerà un affluente commerciale della più alta importanza dal lato dell'Ovest. Verso l'Est due affluenti attendono il compimento dell'arteria principale, le linee da Beira al Mashonaland (560 chilometri) e di Mombasa-Uganda (1060 chilometri). Su quest'ultima linea le guidovie sono deposte fino dal principio di quest'anno. Un altro affluente orientale, pure possibile, sarebbe la linea progettata da Suakim a Karthum per Berbera (560 chilometri), la cui costruzione farebbe di Suakim il porto per eccellenza del Sudan, a grande detrimento di Alessandria. Si aggiunga che la linea abissiua da Djibuti ad Addis-Abeba non mancherà, nell'avvenire, di fornire alla linea principale nuovo incremento.

Notizie Diverse

La grande stazione ferroviaria di Lipsia. — A Lipsia si costruirà una nuova stazione ferroviaria che collegherà le diverse linee che a quella città fanno capo.

La nuova stazione supererà per importanza le più grandi della Germania, compresa quella di Francoforte; il progetto difatti importerebbe una spesa complessiva di circa 200 milioni di franchi; spesa a cui dovrebbe concorrere la Prussia e la Sassonia.

La navigazione fluviale fra Domodossola e il Sempione. — Gli ingegneri Conti e Ciceri hanno fatto un progetto per riattivare questa navigazione fluviale, che un tempo fu attivissima, essi condurrebbero parallelo al fiume Toce un canale navigabile fra Domodossola e Suna, dove comincia il Lago Maggiore.

Questo canale dovrebbe servire alle merci, specie ai legnami e alle pietre di lavoro, che provengono dall'Ossola e dal Sempione, e che con più economia di spese di trasporto giungerebbero al piano Lombardo.

Dal canale stesso poi si potrebbero far derivare, per uso industriale, delle forze d'acqua considerevoli.

Avrebbe la lunghezza di 40 chilometri; e la spesa ascenderebbe a sei milioni.

Assicurazione sulle Ferrovie Francesi. — La Compagnia delle Ferrovie di Stato francesi ha inaugurato da qualche giorno la vendita di biglietti d'assicurazione contro le disgrazie. Questi sistemi già vigevano in altri paesi, ma essi erano imperfetti, perchè i biglietti avevano un prezzo troppo elevato, e inoltre non si estendevano a tutti gli accidenti ferroviari. Lo Stato perciò bandì un concorso, il cui risultato è stato ora applicato.

La cosa è importante, perchè l' iniziativa viene dallo Stato. I biglietti si possono prendere insieme a quelli del viaggio allo stesso sportello e dànno diritto: 1° Se il viaggiatore fu vittima di un accidente causante morte o ferita grave, L. 10,000; 2° se le ferite sono leggere, L. 5000, 2000 e 5 lire per giornata di incapacità al lavoro. Si possono prendere più biglietti, e l'indennità aumenta in proporzione al numero di essi; però non se ne possono prendere più di 10.

Il raccolto del grano. — Dalle notizie raccolte dal Ministero dell'Agricoltura, Industria e Commercio risulta che la produzione del frumento in Italia nell'anno 1902 è valutata a circa ettolitri 46,200,000.

Il commercio tra l'Italia e gli Stati Uniti d'America. — La Camera di Commercio Italiana in New-York comunica i seguenti dati statistici ufficiali sull'andamento del commercio tra l'Italia e gli Stati Uniti:

L'importazione di prodotti italiani negli Stati Uniti durante il mese di agosto dell'anno corrente è ammontata a dollari 2,441,000, mentre nello stesso mese della precedente annata era stata di dollari 2,130,861.

In agosto l'importazione di seta greggia e seterie dall'Italia è stata di dollari 645,500, mentre nel corrispondente mese del 1901 era ammontata a dollari 604,620.

L'importazione di latticini italiani è ascesa a dollari 106,700, mentre nello stesso mese del 1901 era stata di dollari 67,145.

L'importazione di agrumi italiani è ammontata a dollari 348,800, mentre nello stesso mese del 1901 era ascesa a dollari 432,083.

Il valore dei vini italiani importati nel detto mese è stato di dollari 36,500, mentre nel corrispondente periodo del 1901 era stato di dollari 20,914.

L'esportazione dagli Stati Uniti in Italia durante il mese di agosto dell'anno in corso è stata di dollari 2,173,000, mentre nello stesso mese del 1901 aveva sommato dollari 1,838,274.

Nel mese di luglio sono giunti nei varii porti degli Stati Uniti 11,394 emigranti italiani di fronte a 7,310 arrivati nello stesso periodo del 1901.

Ecco il riepilogo delle notizie agrarie della seconda decade di settembre:

Continua la raccolta del granturco, sempre con prodotto scarso, nell'Alta Italia si raccoglie il riso, bello e abbondante, in condizioni meteoriche assai favorevoli.

La produzione dell'olivo si annuncia deficiente in Liguria e Sicilia; migliore nella regione meridionale mediterranea, dove ha ritratto giovamento dalle ultime pioggie.

Scarsi si prevedono pure i raccolti delle castagne e delle patate.

La vendemmia promette bene, e, benchè la quantità dell'uva sia generalmente inferiore a quella dell'anno scorso, la qualità si prevede assai buona.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Lavori e Forniture per Ferrovie.

Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Per costruzione di una pensilina a tenda metallica in stazione di Sarzana. Importo L. 26 000 (opere metalliche). Tempo utile per la presentazione delle offerte sino al 10 ottobre corrente, ore 11.

Per appalto delle opere murarie inerenti ai lavori suddetti. Importo L. 12,700. Tempo utile come sopra, sino al 10 corr., ore 10,30.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Adunanza del Comitato, 3 ottobre). — Colla Ditta Giovanni Ambroggi, di Parma, per allacciamento diretto della Parma Spezia colla Bologna-Piacenza all' uscita della stazione di Parma.

Colla Ditta Lungo Battista per costruzione di un fabbricato per deposito di materie infiammabili in stazione di Torino P. N.

Colla Ditta Zuretti Carlo, di Bra, per puntellature, demolizione e ricostruzione parziale del rivestimento fra le nicchie 13ᵇ e 14ᵃ della galleria Frey (linea Cantalupo-Cavallermaggiore).

Colla Ditta Fissotti Carlo, di Cassine, per costruzione di due pennelli in buzzoni di filo di ferro zincato a ciottoli a difesa dall'argine ferroviario dalle corrosioni della Bormida presso Spigno.

Colla Ditta Garibaldi Antonio, di Diano Marina, per sgombro di binario e sistemazione della falda a monte e difesa a mare della Sampierdarena-Confine francese fra i km. 96.084.71 e 96.149.71.

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Castellamonte (Torino) (13 ottobre, ore 10). — Appalto dei lavori per la costruzione della strada comunale della frazione Filia, per L. 10,389.41. Dep. provv. L. 500. Consegna lavori 18 mesi.

R. Prefettura di Firenze (13 ottobre, ore 10, un. def.). — Appalto dei lavori di costruzione di una tettoia metallica nel cortile della Direzione delle Poste e Telegrafi, per L. 9662.73. Consegna lavori 3 mesi. Docum. 6 ottobre. Dep. provv. L. 500.

R. Prefettura di Benevento (13 ottobre, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori di riparazione e consolidamento di alcune opere esistenti nel tratto della strada provinciale di 2ª serie n. 37, compreso tra il ponte sul torrente Miscano e l'abitato di Castelfranco, per complessive L. 28,700, ivi comprese L. 1941.42 per lavori a corpo. Consegna lavori 10 mesi. Docum. 5 ottobre. Deposito provv. L. 2000.

Municipio di Alessandria (15 ottobre, ore 10, 2° def.). — Appalto dei lavori per la costruzione di un edificio scolastico nel sobborgo Cristo, per L. 51,000.

Municipio di Genova ed Ufficio Edilità e Lavori Pubblici (17 ottobre, ore 14). — Appalto dei lavori per la costruzione di un tronco di strada in prosecuzione di via Venezia (Corso Napoli, per L. 80,000. Consegna lavori 15 mesi. Dep. provv. L. 8000 e L. 2000 per spese. Fatali 4 novembre, ore 12.

— (18 ottobre, ore 14). — Appalto dei lavori per la costruzione di un tronco di strada in prosecuzione di via Ambrogio Spinola (Corso Napoli), per L. 80,000. Consegna lavori mesi 18. Dep. provvisorio L. 8000 e L. 2000 per spese. Fatali 5 novembre, ore 12.

R. Prefettura di Ravenna (18 ottobre, ore 10). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti per l'esecuzione dei lavori di ordinaria escavazione del Porto Canale Corsini (Ravenna) durante il sessennio 1902-1908, per L. 198,000. Dep. provv. L. 10,000. Fatali, senza ulteriore avviso, 24 ottobre, ore 12.

Municipio di Corniglio (Parma) (19 ottobre, ore 11, unico def.). — Appalto dei lavori occorrenti per l'ampliamento, adattamento e risanamento dei locali del fabbricato comunale di Corniglio in servizio della R. Pretura e del carcere mandamentale, per L. 12,689.78. Consegna lavori 140 giorni. Cauz. L. 1000.

Municipio di Giffoni Valle Piana (Salerno) (20 ottobre, ore 10, def.). — Appalto dei lavori e provviste per la costruzione dolla strada Mercato-Curti, compresa tra largo Garofalo (Mercato ed il ponte Sorgente (Curti), di m. 4206.72, nonchè della diramazione di San Giovanni a Pozzarolo e Sovvieco e relativo ponte, per L. 85,428.17, oltre L. 42,169 22 a disposizione dell'Amministrazione per espropriazioni ed impreviste. Docum. 10 ottobre.

R. Prefettura di Torino (21 ottobre, ore 10). — Appalto dei lavori di costruzione di un corpo di fabbrica costituente il carcere mandamentale nel Comune di Oulx, per complessive L. 19,600. Consegna lavori 180 giorni. Docum. 13 ottobre. Dep. provv. L. 500. Cauzione L. 2000.

R. Prefettura di Verona (21 ottobre, ore 10, unico defin.). — Appalto dei lavori di rialzo dell'argine sinistro d'Adige fino a m. 2.50 sulla massima piena del 1845, con parziale imbancamento nella parte inferiore da metri 499 superiormente alla chiavica del Cristo fino C. S. 34, in Comune di Belfiore, di m. 4462.80 per L. 54,000. Docum. 18 ottobre. Dep. provv. L. 3500. Dep. spese L. 1500.

R. Prefettura di Porto Maurizio (27 ottobre, ore 10, definitivo). — Appalto dei lavori di rafforzamento del molo di levante per il tratto foraneo lungo m. 10 del porto di Oneglia, per complessive L 77,814.21. Consegna lavori 18 mesi. Dep. provv. L. 3000.

R. Prefettura di Palermo (29 ottobre, ore 10). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione del 2° tronco della strada nazionale n. 70 Termini-Taormina compreso fra Caltavuturo e Petralia Sottana, di m. 32,458, esclusa la traversa di Castellana, di m. 448 e per conservare le opere d'arte che lo corredano, nel sessennio 1902-08, per complessive L. 246,566.87. Docum. 20 ottobre. Dep. provv. L. 10,000. Fatali, senza ulteriore avviso, 14 novembre, ore 12.

R. Prefettura di Milano (30 ottobre, ore 10). — Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti alla costruzione di un nuovo Carcere Giudiziario nella città di Monza, per L. 131,660. Deposito provv. L. 5000. Docum. 21 ottobre. Consegna lavori 450 giorni.

R. Prefettura di Cagliari (30 ottobre, ore 10). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla manutenzione delle opere d'arte del porto di Cagliari nel sessennio 1902-1908, per complessive L. 145,800. Documenti 20 ottobre. Dep. provv. L. 7000. Fatali 15 novembre, ore 12.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Generale R. Arsenali Dipart. Maritt. di Spezia, Napoli e Venezia (14 ottobre, ore 11). — Fornit. di olio di lino naturale, per complessive L. 91,650 da consegnarsi nei R. Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia, Taranto e R. Cantiere di Castellammare, provv. agg. coi rib. del 18.26 e del 5.75 0[0 e cioè per lire 70,607.12. Risultati d'asta, 18 ottobre, ore 11. Dep. provv. L. 9170.

Direzione Officina di costruzione d'artiglieria di Napoli (17 ottobre, ore 14). — Fornitura di kg. 2765 di tubi di ottone diversi (per tubi di carica di Shrapnels da mm. 75 A da campagna) a L. 3. L. 8295. Cauz. L. 830. Consegna 30 giorni.

Direzione Generale Arsenali di Spezia e Napoli (20 ottobre, ore 14). — Appalto della fornitura di lame per seghe meccaniche, per L. 25,600. Cauz. L. 2560. Fatali 10 novembre, ore 12. Capitolato anche presso il Ministero della Marina, le Direzioni Generali Arsenali di Venezia e Taranto, gli Uffici della R. Marina di Genova, Terni e Livorno e le principali Camere di Commercio.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	7mbre 27	8bre 4
Azioni Ferrovie Biella	L. 544	544
» » Mediterranee	» 445	441
» » Meridionali	» 655	652.50
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	» 400	400
» » » (2ª »)	» 385	385
» » Secondarie Sarde	» 230	230
» » Sicule	» 654	654
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.*	» 330.25	339.50
» » Cuneo 3 0[0	» 360	360
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1[2 %	» 100	99.80
» » Mediterranee 4 0[0	» 501	500.25
» » Meridionali	» 338	331.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 321	313.50
» » » 2ª emiss. »	313	314.50
» » Sarde, serie *A*	» 340.50	335
» » » serie *B*	» 340.50	335
» » » 1879	» 340.50	335
» » Savona	» 360	362
» » Secondarie Sarde	» 503.50	503.50
» » Sicule 4 0[0 oro	» 517	518
» » Tirreno	» 509	509
» » Vittorio Emanuele	» 367	360

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1902-1903. — *Dall'11 al 20 Settembre 1902. — 8ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	4760	4737	+ 23	1065	1033	+ 32
Media.	4760	4737	+ 23	1042	1033	+ 9
Viaggiatori	1,924,502.29	1,812,147.14	+ 112,355.15	94,286.08	84,396.18	+ 9,889.90
Bagagli e cani. . . .	93,831.22	74,270.51	+ 19,560.71	3,202.10	2,534.57	+ 667.53
Merci a G. V. e P. V. acc.	322,886.35	323,154.50	— 268.15	12,092.75	12,102.79	— 10.04
Merci a P. V. . . .	2,105,676.23	2,062,138.43	+ 43,537.80	77,874.61	78,119.41	— 244.80
TOTALE .	4,446,896.09	4,271,710.58	+ 175,185.51	187,455.54	177,152.95	+ 10,302.59
Prodotti dal 1° Luglio al 20 Settembre 1902.						
Viaggiatori	14,077,608.41	13,282,188.43	+ 795,419.98	759,148.89	701,739.63	+ 57,409.26
Bagagli e cani. . . .	628,093.19	591,110.07	+ 36,983.12	23,568.98	21,747.08	+ 1,821.95
Merci a G. V. e P. V. acc.	2,713,284.86	2,681,689.13	+ 31,595.73	102,804.33	100,506.62	+ 2,297.71
Merci a P. V. . . .	16,185,262.99	15,865,043.93	+ 320,219.06	643,063.01	630,542.06	+ 12,520.95
TOTALE .	33,604,249.45	32,420,031.56	+ 1,184,217.89	1,528,585.21	1,454,535.34	+ 74,049.87
Prodotto per chilometro.						
della decade	934.22	901.78	+ 32.44	176.01	171.49	+ 4.52
riassuntivo	7,059.72	6,844.00	+ 215.72	1,466.97	1,408.07	+ 58.90

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 26ª Decade — dall'11 al 20 Settembre 1902

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti Indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1902	1,799,427.48	90,057.69	710,709.52	1,802,849.55	13,431.10	4,416,475.34	4,309.00
1901	1,776,725.79	85,806.18	586,030.83	1,696,643.49	11,837.60	4,157,043.89	4,309.00
Differenze nel 1902	+ 22,701.69	+ 4,251.51	+ 124,678.69	+ 106,206.06	+ 1,593.50	+ 259,431.45	»
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1902	34,040,598.65	1,719,587.92	10,734,500.77	40,896,757.01	389,209.78	87,780,654.13	4,309.00
1901	32,528,718.84	1,622,163.41	10,186,685.61	37,033,062.18	381,412.21	81,752,042.25	4,309.00
Differenze nel 1902	+ 1,511,879.81	+ 97,424.51	+ 547,815.16	+ 3,863,694.83	+ 7,797.57	+ 6,028,611.88	»

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti Indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1902	146,109.85	4,690.01	44,962.48	177,215.85	575.54	373,553.73	1,546.33
1901	144,266.52	4,468.60	37,074.78	166,776.05	1,231.00	353,817.—	1,530.17
Differenze nel 1902	+ 1,843.33	+ 221.41	+ 7,887.70	+ 10,489.80	— 655.52	+ 19,736.73	+ 16.16
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1902	2,529,642.56	70,144.24	696,549.38	3,851,042.13	39,244.30	7,186,622.61	1,545.16
1901	2,403,750.96	65,081.55	676,413.42	3,476,986.09	36,752.71	6,658,984.73	1,530.17
Differenze nel 1902	+ 125,891.60	+ 5,062.69	+ 20,135.96	+ 374,056.04	+ 2,491.59	+ 527,637.88	+ 14.99

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1902	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1901
818.06	772.51	+ 45.55	16,222.18	15,141.02	+ 1,081.16

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

BIGLIETTI SEMPLICI					BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO					
(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	Londra (2)		Parigi (3)		Londra (4) (Diritto di porto compreso)			Parigi (5)		
	1a classe	2a classe	1a classe	2a classe	1a classe	2a classe	validità	1a classe	2a classe	validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne) .	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	184 30	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a classe		1a,2a,3a classe	1a o 2a classe	1a e 2a classe	1a, 2a e 3a classe		Treno lusso PENINSULAR EXPRESS part. da Londra il venerdì
				(*)		(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	—			11 — a.		—		—
Douvres. . . . . . . —	11 05 a.			1 — p.		11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
	(F) W.R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 30 p.		3 — p.		1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.						2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.						2 31 a.		
Folkestone . . . Par.			11 50 a.		4 10 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime o.E.oc. Arr.			1 30 p.		5 50 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.			1 34 p.		5 54 p.			
					(F) W.R.			
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.			2 10 p.		6 17 p.			
Boulogne Central Arr.		2 12 p.	2 15 p.		6 22 p.			
Boulogne Central Par.			2 25 p.		6 25 p.			
Amiens (Buffet) Arr.			4 12 p.	5 16 p.	—	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.			4 17 p.	5 21 p.	—	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.		6 05 p.	6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	—		6 33 p.	7 58 p.	9 21 p.	7 03 a.		Per la grande cintura
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—		7 16 p.	8 42 p.	10 01 p.	7 43 a.		
	1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)		1a 2a cl.	1a 2a cl.	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	9 35 p.	10 20 p.	10 30 p.	9 20 a.	2 — p.	
Dijon . . . . Arr.	12 18 p.	1 31 a.	2 16 a.	2 48 a.	3 40 a.	2 17 p.	7 08 p.	9 35 a.
Evian . . . . . —	1 14 p.	8 27 a.	—	—	1 14 p.	10 48 p.	—	—
Genève . . . . —	10 45 a.	—	7 51 a.	—	11 16 a.	7 33 p.	—	—
Chamonix . . . . . . —	6 21 p.	10 49 a.	—	—	6 21 p.	—	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	9 05 a.	6 12 a.	—	7 01 a.	10 19 a.	7 01 p.	12 23 a.	1 46 p.
Chambéry. . . . . . —	9 37 a.	6 41 a.	—	7 25 a.	10 55 a.	7 35 p.	12 47 a.	2 06 p.
Modane . . . . —	1 46 p.	—	—	10 02 a.	8 04 p.	—	3 34 a.	4 51 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	18 55	—	—	14 22	4 55	—	8 20 a.	21 16
Torino. . . . . . . Par.	20 —	—	—	14 50	6 45	—	8 45	Sleeping-cars con Dining-car
Novara . . . . . . Arr.	21 56	—	—	16 47	9 14	—	10 55	
Milano . . . . . . Arr.	23 05	—	—	17 45	10 15	—	12 6	
Venezia . . . . . . Arr.	—	—	—	23 30	—	—	18 45	
Torino. . . . . . . Par.	20 05	—	—	15 —	5 25	—	8 40	
Genova . . . . . . Arr.	23 20	—	—	18 25	8 45	—	12 —	
San-Remo. . . —	5 45	—	—	23 33	—	—	16 44	
Pisa. . . . . —	3 20	—	—	23 25	12 35	—	17 —	
Firenze . . . . —	7 15	—	—	1 20	17 28	—	19 15	
Livorno. . . . —	5 36	—	—	0 7	15 5	—	18 —	
Roma . . . . —	10 10	—	—	7 —	19 15	—	23 43	
Napoli . . . . —	18 35	—	—	13 36	0 35	—	7 —	
Brindisi. . . . . . . —	—	—	—	8 16	—	—	18 7	
Torino. . . . . . . Par.	20 05	—	—	—	—	—	8 40	21 30
Alessandria . . . . Arr.	21 32	—	—	—	—	—	10 13	22 59
Bologna . . . . —	2 31	—	—	—	—	—	14 50	3 01
Ancona . . . . —	7 13	—	—	—	—	—	23 —	6 40
Brindisi. . . . —	21 48	—	—	—	—	—	10 59	17 20
Firenze . . . . —	6 34	—	—	—	—	—	18 3	
Roma . . . . —	13 10	—	—	—	—	—	23 25	Arrivo a Brindisi la domenica
Napoli. . . . . . . Arr.	18 35	—	—	—	—	—	7 —	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . Par.	8 50	—	—	15 5	Lusso	—	—
Roma . . . . —	14 30	—	—	23 10	—	—	—
Firenze . . . . —	21 10	—	—	6 10	—	—	—
Brindisi . . . . —	7 —	—	—	17 33	—	—	—
Ancona . . . . —	20 25	—	—	5 35	—	—	—
Bologna. . . . . . . —	1 35	—	—	10 30	—	10 30	—
Alessandria . . . . . —	7 15	—	14 20	17 10	—	21 55	—
Torino. . . . . . . Arr.	9 2	—	16 05	19 10	—	23 35	—
Brindisi. . . . . . Par.	—	—	18 35	—	—	9 42	—
Napoli. . . . . —	8 50	—	15 50	—	—	23 15	—
Roma . . . . —	14 50	—	21 —	—	14 20	8 15	—
Livorno . . . . —	21 6	—	2 —	8 30	19 25	13 15	—
Firenze . . . . —	19 35	—	21 5	7 15	17 30	12 10	—
Pisa. . . . . —	22 15	—	3 5	9 8	20 45	15 —	—
San Remo . . . —	18 32	—	1 45	8 9	—	14 15	—
Genova . . . . —	3 5	—	7 5	14 55	0 35	20 —	—
Torino. . . . . . . Arr.	7 —	—	10 25	19 10	4 50	23 25	—
Venezia . . . . . . Par.	—	—	—	8 45	—	14 —	—
Milano . . . . . . Par.	—	—	7 5	16 —	—	20 15	—
Novara . . . . —	—	—	8 7	17 1	—	21 15	—
Torino. . . . . . . Arr.	—	—	10 20	19 5	—	23 10	—
	(D)						
Torino. . . . . . . Par.	7 45	—	13 30	19 30	—	—	24 —
Modane (ora franc.) . —	11 40 a.	—	5 45 p.	10 22 p.	—	—	3 20 a.
Chambéry . . . . . . —	3 8 p.	—	9 15 p.	12 36 a.	—	6 46 a.	5 57 a.
Aix-les-Bains . . . . —	3 43 p.	—	9 47 p.	12 59 a.	—	7 18 a.	8 20 a.
Chamonix . . . . . . —	7 40 a.	—	4 20 p.	—	—	—	—
Evian . . . . . —	12 37 p.	—	7 22 p.	—	—	4 3 a.	—
Genève . . . . . —	1 50 p.	—	7 35 p.	9 28 p.	—	5 55 a.	3 27 a.
	1a cl.						
Dijon . . . . —	11 37 p.	—	2 39 a.	5 22 a.	—	1 25 p.	11 33 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	5 — a.	—	7 23 a.	9 41 a.	—	6 21 p.	5 15 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 11 a.		—	10 19 a.	—	6 50 p.	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	7 52 a.		—	11 4 a.	—	7 42 p.	
	1a,2a,3a	1a 2a cl.	(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl. W.R(A)		Pranzo 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	8 15 a.	—	9 45 a.	11 35 a.	—	9 — p.	
Amiens (Buffet) Arr.	9 52 a.	—		1 — p.	—	10 46 p.	
Amiens (Buffet) Par.	9 57 a.	—		1 4 p.	—	10 51 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	11 28 a.	—			—		
Boulogne (Buffet) Central Par.	11 30 a.	11 40 a.			—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.	11 35 a.	—			—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.	11 50 a.	—			—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora E. oc. Par.	11 46 a.	—			—		
Folkestone . . . Par.	2 — p.	—			—		
Boulogne-Tintelleries Arr.		11 44 a.			—	12 31 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.		11 46 a.			—	12 33 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.		12 27 p.		2 55 p.	—	1 12 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.		1 5 p.	1 5 p.	3 01 p.	—	1 21 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.		1 20 p.		3 19 p.	—	1 39 a.	
Calais Maritime ora Eur. occ. Par.		1 16 p.		3 15 p.	—	1 35 a.	
Douvres. . . . . . . —		3 5 p.		5 15 p.	—	3 40 a.	
Londres Victoria . Arr.		—		7 — p.	—	—	
Londres Ch.-Cross. Arr.	3 45 p.	4 55 p.		—	—	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — *Vetture dirette da Boulogne verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Boulogne a Milano e Venezia col treno che parte da Boulogne alle 6.17 p. e da Parigi-Lione alle 10.20 ant. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Calais col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 11.35 ant. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino.

TORINO, 1902 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2.

ANNO XXXV. Sabato, 11 Ottobre 1902 NUM. 41.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI
Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza
SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:
Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

LE VISITE DEL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI

Alle stazioni di Milano.

L'on. Balenzano il 6 corrente ha iniziato la serie delle sue visite agli impianti ferroviari ed alle nuove costruzioni in Lombardia, colla visita delle stazioni di Milano.

Accompagnato dal sotto-segretario al tesoro on. De Nobili, dal sindaco Mussi, dal sen. Sanseverino, dal prefetto commendator Alfazio, dal comm. Riva, dal suo segretario particolare Feneri si è recato alla Stazione Centrale, ove erano a riceverlo parecchi funzionari superiori del Regio Ispettorato ferroviario della Mediterranea. Alle ore 9, il treno speciale composto di una vettura-salon e di una vettura di prima classe partirono per compiere il giro di tutte le stazioni di Milano, fermandosi a porta Garibaldi, a porta Sempione, a porta Romana ed a Rogoredo.

In ciascuna stazione il Ministro si è indugiato alcuni minuti, chiedendo schiarimenti e ragguagli al direttore generale Oliva e interessandosi vivamente di tutto.

Si è trattenuto a lungo alla stazione di porta Sempione, una fra le più importanti, a cagione dello smistamento; ed alla stazione di porta Garibaldi, importante per le merci.

Il treno ha fatto ritorno alla stazione centrale di Milano a mezzogiorno.

La Direzione della Rete Mediterranea gli offrì alla sera un banchetto di 60 coperti al ristorante Savini, al Sempione.

Agli impianti elettrici della Varese-Porto Ceresio.

Il tempo cattivo ha per metà guastato la parte più attraente di questa visita, ma non ha punto impedito che se ne riconoscesse il duplice obbiettivo pratico; quello, cioè, di mostrare il perfetto funzionamento della linea e la convenienza del Governo d'agevolarne il prolungamento sino ad Arona nello scopo di meglio rispondere alle crescenti esigenze dell'industre regione per una più diretta e rapida comunicazione con Milano.

Dopo la visita alla sotto-stazione elettrica di Bisuschio, vi fu un *lunch* al Grand Hôtel Excelsior di Varese.

La comitiva si componeva di una settantina d'invitati, e alla gita parteciparono col Ministro Balenzano anche i Sottosegretari di Stato on. Niccolini e on. De Nobili, oltre ai deputati barone Podestà e Casciani.

Accompagnavano il Ministro il prefetto comm. Alfazio, i vice-presidenti del Consiglio d'Amministrazione della Mediterranea comm. Massa e comm. Falcone, insieme coi consiglieri comm. Tomaso Bertarelli, comm. Maraini, commendator Rava e il predetto barone Podestà, oltre ai sindaci comm. Silvestri, cav. Besozzi e comm. Otto Joel, al direttore generale comm. Oliva, e al vice-direttore commendator Kossuth.

Fra gl'invitati eranvi il senatore belga Fris, presidente della Società elettrica Thomson-Huston, i due sottoprefetti di Gallarate e di Varese, il sindaco di Varese, cav. Garoni, il sen. De Angeli, presidente della Società lombarda per la distribuzione dell'energia elettrica, col direttore ingegnere Alessandro Scotti.

Fra gli alti fuizionari v'erano il comm. Crosa, R. Ispettore superiore, il comm. Spreafico, capo dell'Ispettorato di Milano, il comm. Marchiano, capo divisione al Ministero dei Lavori Pubblici, il cav. Tramontano, direttore della costruzione della linea, il comm. Lampugnani, il comm. Caio, dell'Adriatica, il comm. Fada, direttore del servizio del materiale, e parecchi altri.

Il comm. Massa aperse, allo *champagne*, la serie dei discorsi, e dopo aver plaudito alla marcia trionfale della elettricità, di cui si onora il secolo nuovo, espose sinteticamente le ragioni che persuadono della necessità del congiungimento con Arona, e di rendere così paghi i voti e i bisogni delle industri popolazioni.

All'accorgimento e al patriottismo del Ministro raccomandò la soluzione di questo problema, che i progressi dell'elettricità e i risultati dell'applicazione fattane con la nuova linea, rendono ora più facile e vicina (Applausi).

Il Ministro Balenzano espresse la sua sincera ammirazione per i lavori difficili e arditi compiuti dalla Mediterranea con sicura intuizione dell'avvenire dell'elettricità e delle sorti fortunate del nostro paese.

Dei risultati della linea Milano-Varese gran parte di merito è dovuta al comm. Massa e alla Thomson-Houston, al cui presidente, venuto dal Belgio espressamente per prendere parte a questa radunanza, porge un cordiale saluto, chiamandosi lieto di rendere testimonianza, in nome del

Governo alle due Società, che compierono questo meraviglioso lavoro.

E alludendo alle ragioni economiche e industriali sostenute dal Massa in favore dello sviluppo del servizio a trazione elettrica, dichiarò che in una plaga così ricca di energie e d'industrie, non sarebbe certo possibile rimanersi inerti innanzi alle manifestazioni più confortanti del progresso.

Il senatore Fris ha pronunciato un discorso inspirato alla più schietta cordialità e simpatia per l'Italia, dove, egli disse, non si sente più straniero; e l'accoglienze avute anche dal rappresentante del Governo e dai membri del Consiglio della Mediterranea ne lo fecero meglio persuaso. E' tolta ogni barriera fra l'Italia e le Nazioni che la amarono quando era ancora un piccolo popolo e l'ammirano ora che è un grande popolo. Rivendicò le ragioni di fratellanza fra l'Italia e il Belgio, perchè gli artisti fiamminghi vennero ad inspirarsi alla grande arte del nostro patrimonio artistico.

Ma come l'arte è internazionale così lo è pure la scienza, e i progressi dell'elettricità nella lontana America poterono, anche per opera della Thomson-Houston, diffondersi in Europa, intermediario il Belgio. Augurò splendido avvenire all'Italia, madre dell'elettricità; plaudì all'opera del comm. Oliva e brindò al Re e al Governo italiano. Ebbe una duplice salva d'applausi.

Infine il comm. Oliva ringraziò il sen. Fris delle parole gentili a lui dirette e parlando non nell'interesse della Mediterranea, perche le Convenzioni sono prossime a scadere, ma del paese, rammentò al Ministro che il suo antecessore aveva in brevi giorni risolto il problema della linea che è ora in esercizio: non essere perciò temerario l'attendersi che l'on. Balenzano saprà con eguale premura affrettare il compimento dei voti che gli furono manifestati. Brindò al Ministro. (Applausi).

Il Sindaco di Varese, cav. Garoni, ringraziò a nome della sua città il Ministro e la Mediterranea per l'interesse che mostrano verso questa importante regione.

***

La visita agli impianti di Tornavento, per la grandiosità, per la meraviglia del macchinario e per il perfetto suo funzionamento destò in tutti i visitatori e specialmente nel Ministro Balenzano la più alta soddisfazione che questi non tardò ad esprimere al Consiglio della Mediterranea.

Con treno speciale, pure elettrico, i visitatori tornarono a Milano alle ore 19.

Alla galleria del Sempione.

Il Ministro giovedì è giunto ad Iselle ricevuto dall'impresa Brandt-Brandau assuntrice dei lavori del traforo.

Sopra un treno espressamente preparato il Ministro coi Sottosegretari di Stato ed invitati entrò nella galleria percorrendone oltre cinque chilometri, constatando non solo i lavori per l'investitura completamente finita, ma anche le condizioni della galleria perfette rispetto al problema della stabilità.

Il Ministro si fermò specialmente ad esaminare il punto ove si dovettero già arrestare i lavori in causa dell'irrefrenabile caduta d'acqua non preveduta, e della quale ancora è oscura l'origine. La lotta contro gli elementi fu veramente ammirabile e abilmente vinta.

Il Ministro Balenzano e Niccolini ebbero vivi elogi per gli autori di quest'opera.

Quindi il Ministro e gli invitati, usciti dalla galleria, visitarono i giganteschi cantieri.

Alle ore 12 nella splendida sala dell'albergo fu offerta una colazione dalla ditta Brandt e Brandau.

Parlò prima il Presidente della Società Giura-Sempione, facendo un inno ai lavori mirabili compiuti mercè l'accordo fra i due Governi ed i due popoli.

Seguì Brandau, dell'impresa assuntrice, portando un brindisi al Ministro Balenzano.

Questi, rispondendo agli oratori, bevve al Presidente della Repubblica Elvetica, che disse unita all'Italia dalla comune fede nella libertà.

Ricordò poscia quanti lavorarono in altre insigni imprese del lavoro e della civiltà, terminando con un saluto al Re nella cui mente appaiono tutti i doveri della civiltà moderna.

Parlò, infine, il comm. Massa, che rammentò le prime opere dei trafori dei monti, riuscite altrettante vittorie della scienza.

Prima della partenza da Iselle il Ministro ha visitato l'ospedale degli operai.

Il Ministro dopo aver visitato la galleria elicoidale della linea in costruzione Arona-Domodossola è ritornato a Milano, donde, per compiere il suo programma, si recò ieri a visitare le linee a trazione elettrica della Valtellina, di cui riferiremo nel prossimo numero.

FERROVIA BERGAMO-SAN PELLEGRINO-SAN GIOVANNI BIANCO

Pubblichiamo alcuni dettagli del progetto elaborato dall'ing. Gianfranceschi della ferrovia della valle Brembana, per la quale la Provincia di Bergamo ha chiesto la concessione, a cui fanno seguito le previsioni delle spese e degli introiti.

La lunghezza della linea è di circa chm. 30, compreso l'allacciamento per il servizio merci colla stazione della Rete Adriatica a Bergamo. La sede stradale è conforme al 3° tipo delle Ferrovie Economiche; però con allargamento a m. 4.20 della piattaforma nei tratti in rilevato. Il raggio minimo delle curve è m. 150. Le pendenze massime, il 24 per mille. Le livellette sono 74, di cui n. 14 in orizzontale, e n. 43 in ascesa per complessivi m. 230 da Bergamo verso S. Giovanni B., n. 17 in discesa per complessivi m. 78. Il dislivello fra Bergamo e S. Giovanni Bianco è di m. 152. Le gallerie sono N. 18, della lunghezza complessiva di m. 1595, quasi tutte in roccia. La più lunga misura m. l. 198.

Le opere d'arte principali sono:

Viadotto sul vallone Giongo, in tre archi di luce m. 20;
Id. alla Maivista, in due archi di luce m. 15;
Id. alla Birraria Ghisalberti, in 4 archi di luce, m. 10;
Ponte sul Brembo a Sedrina, in una arcata di luce m. 35;
Id. sul torrente Brembilla, in un'arcata di m. 30;
Viadotto di 8 arcate e ponte obliquo sul Brembo (a S. Pellegrino), che vi fa seguito, in 5 archi di luce m. 20;
Viadotto dell'Antea in cinque arcate della luce di m. 12;
Ponte sul Brembo e Valli Grandi e Frassino, con archi rispettivamente di luce m. 30, m. 25 e m. 12, riuniti in un solo manufatto;
Muri di sostegno e di controripa n. 65 a valle, della lunghezza complessiva di m. 3820 e n. 12 a monte, della lunghezza complessiva di m. 1425.

Le stazioni con servizio merci sono n. 9; le fermate n. 7.

L'armamento della strada è con rotaie Vignole del peso di chilog. 27.60 per metro lineare.

Il telegrafo e telefono per ogni stazione e fermata.

Trazione elettrica. L'energia sarà fornita da un impianto idro-elettrico, con canale derivato dal fiume Brembo poco sopra S. Giovanni Bianco, della portata di m^3 3.50 al 1″, con un salto di m. 25, dante una forza nominale di HP. 1166. Il sistema da adottarsi non è ancora stabilito e dipenderà anche dalle proposte delle Case costruttrici; ritenuto però fin d'ora che si dovranno evitare le tensioni troppo elevate, e che la velocità dei treni non sia superiore ai 40 chilometri per ora. Si calcola di fare da 10 a 12 coppie di treni al giorno a norma delle stagioni dell'anno.

Le spese di costruzione e di prima istituzione vennero calcolate sulla base della relazione 22 luglio 1902 in lire 6,028,000.

Gli introiti lordi a traffico sistemato, e cioè dal quinto all'ottavo anno d'esercizio si calcolarono in L 366,661 e cioè in L. 12,222 al chilometro.

Le spese d'esercizio compresi gli ammortamenti per le spese di sostituzione per mantenere la linea in istato di regolare esercizio, vennero calcolate a traffico sistemato in L. 254,276.

Il reddito netto della ferrovia pertanto a traffico sistemato e cioè dal quinto all'ottavo anno d'esercizio ammonterebbe a L. 112,385 e tale reddito non dovrebbe essere di molto inferiore neppure nei primi anni, perchè alle minori entrate corrisponderanno proporzionate riduzioni di spese.

Poste queste basi fondamentali, ecco ora il piano finanziario adottato dall'on. Comitato Promotore, d'accordo colla Deputazione provinciale.

Il fabbisogno calcolato in L. 6,028,000 verrebbe coperto nel modo seguente:

1. Con un'operazione di mutuo da assumersi presso la Cassa di Risparmio di Milano dall'Amministrazione provinciale sulla base del sussidio chilometrico in misura di almeno L. 4700 al chilometro per anni 70 L. 3,000,000

2. Colle azioni di sovvenzione o di secondo grado accertate in . . . . . . » 528,000

3. Col capitale sociale della costituenda Società in . . . . » 2,500,000

Totale L. 6,028,000

Nei rapporti dell'operazione del mutuo di 3 milioni colla Cassa di Risparmio di Milano dobbiamo osservare che essa venne già concretata colla benemerita Amministrazione di quell'istituto, col valido intervento del rappresentante della nostra Provincia Malliani comm. dott. Giuseppe Luigi. La Cassa di Risparmio versa a mutuo la somma di 3 milioni, da essere restituita in 120 semestralità di L. 66,144.30 caduna, comprendenti l'interesse e la quota di ammortizzazione, sulla base dell'interesse nella misura del 4 0|0, colla Ricchezza Mobile a carico della Cassa mutuante, e colla facoltà sia da parte della Cassa mutuante che della Provincia mutuataria della restituzione del capitale allo scadere del primo o del secondo ventennio.

L'operazione viene effettuata sulla base del sussidio chilometrico da essere concesso dal Governo in misura non minore di L. 4700 al chilometro.

Siccome poi le annualità di sussidio chilometrico sulla base di L. 4700 al chilometro eccederanno le annualità di L. 132,288.60 da versarsi alla Cassa di Risparmio e siccome il mutuo verso la Cassa sarà estinto in 60 anni, rimanendo così altre 10 annualità di sussidio chilometrico liberamente disponibili, tutte le somme eccedenti il fabbisogno per l'estinzione del mutuo si verseranno alla Società e costituiranno il fondo per l'ammortamento del capitale sociale e delle azioni di secondo grado. Tali somme, unite al ricavo degli enti che al termine della concessione rimarranno di ragione della Società si reputano sufficienti alla completa ammortizzazione tanto del capitale sociale che delle azioni di secondo grado. Nessuna detrazione sarà quindi necessaria di fare per tali ammortamenti sul ricavo annuale dell'esercizio.

Calcolandosi poi gli introiti netti dell'esercizio in . . . . L. 112,385
e coll'aggiunta di altre . . . . . » 1,061
che erano state calcolate nella relazione 22 luglio 1902 per ammortamento dell'impianto idraulico, al quale invece si provvede come sopra col sussidio chilometrico, si ha un ricavo annuo netto di . . . . » 113,446
da cui facendosi le necessarie detrazioni, si viene ad assicurare fin dai primi esercizi una congrua rimunerazione al capitale azionario.

E' noto che la domanda di concessione per il primo tronco Bergamo-San Pellegrino venne al Ministero dei Lavori Pubblici presentata dai signori ing. Vittorio Gianfranceschi e Oscar Salzmann.

Il Comitato Promotore è però addivenuto ad accordi coi detti signori, in base ai quali gli stessi immettono la Provincia ed il Comitato Promotore stesso in tutti i loro diritti, sostituendoli nella domanda di concessione già presentata, nel mentre il signor ing. Gianfranceschi cede alla Provincia e al Comitato Promotore il progetto dell'intiera linea Bergamo-S. Giov. Bianco; ciò tutto sotto condizione dell'effettiva costituzione della Società ed a tutto carico di quest'ultima.

Per effetto di detti accordi la Provincia viene ad essere messa in grado di poter presentare essa medesima la domanda di concessione per l'intiera linea Bergamo S. Giov. Bianco, sostituendosi alla domanda Gianfranceschi e Salzmann per il primo tronco.

GLI ORGANICI DEI FERROVIERI

Pubblichiamo oggi il testo della Convenzione stipulata fra il Governo e la Società del Mediterraneo relativamente al nuovo ordinamento ferroviario facendolo seguire dallo Schema di Regolamento per il personale.

Continueremo a riprodurre i documenti e gli allegati più importanti che si riferiscono alle tre Grandi Reti.

CONVENZIONI annesse al R. decreto n. 379 relativo al concorso dello Stato nella spesa occorrente pel nuovo ordinamento del personale delle Strade Ferrate delle Reti Mediterranea, Adriatica e Sicula.

N. 57 di Repertorio.

CONVENZIONE fra le Loro Eccellenze i Ministri dei Lavori Pubblici e del Tesoro e la Società delle Strade Ferrate esercente la Rete Mediterranea, relativa al concorso dello Stato nella spesa occorrente pel nuovo ordinamento del personale di detta Rete.

Le parti contraenti premettono quanto appresso:

Fino dallo scorso anno fu ventilata in diverse occasioni fra il Ministero dei Lavori Pubblici e le Società esercenti le Reti Mediterranea, Adriatica e Sicula l'opportunità d'introdurre delle modificazioni negli ordinamenti del personale ferroviario, e a questo effetto il Governo espresse il desiderio che dopo più concreti studî fossero presentate proposte da attuarsi possibilmente nell'anno 1902.

Successivamente ciascuna delle tre Società, nei mesi di gennaio e febbraio del corrente anno, presentava al Governo lo schema di un nuovo testo di Regolamento sul personale, a cui erano annessi, per formarne parte integrante, una tabella graduatoria ed i quadri dimostranti le classi di stipendio e la carriera delle diverse categorie di agenti. Il Governo, presi in esame codesti documenti, richiese che vi fosse introdotta una serie di modificazioni, le quali in molta parte furono accettate dalle Società, ma in parte, per motivi finanziari e per considerazioni di altro ordine, non poterono essere accolte da esse.

Insistendo il Governo per l'accettazione di tutte le modificazioni da lui richieste, fu in successive conferenze ripreso in esame il Regolamento coi relativi allegati.

Interessavano specialmente due ordini di questioni, l'uno di carattere finanziario e l'altro di carattere amministrativo disciplinare.

Il primo ordine di questioni si riferiva:

a) all'entità della spesa annua da erogarsi per l'applicazione dei nuovi ordinamenti;

b) alla data della relativa decorrenza, che il Governo desiderava fosse fissata dal 1° gennaio 1902.

La questione fu eliminata circa il punto *a*, con la decisione del Governo di presentare al Parlamento un progetto di legge inteso ad ottenere la somma necessaria per far fronte alla maggiore spesa derivante dai migliori trattamenti che esso intendeva introdurre di fronte a quelli proposti dalle Società; e circa il punto *b*, col fissare la data di attuazione dei nuovi ordinamenti al 1° gennaio 1903, corrispondendo tuttavia per conto dello Stato soltanto alle categorie di agenti dal grado 7° in poi (compresi per la Rete Mediterranea gli operai dipendenti dal servizio della

trazione e delle officine contemplati da speciale Regolamento) la differenza per l'anno 1902 fra lo stipendio attuale e quello portato dai nuovi ordinamenti. E tale temperamento circa questo secondo punto fu accolto nel riflesso che, atteso l'indugio inevitabile per lo studio dei nuovi ordinamenti, le Società nel frattempo avevano dovuto dar corso ai consueti provvedimenti per le promozioni e per gli aumenti di stipendio, erogandovi somme che, sebbene diversamente distribuite, avevano importato un onere non inferiore a quello dei nuovi ordinamenti.

Quanto al second'ordine di questioni, mentre alcune delle modificazioni richieste dal Governo furono accolte dalle Società, altre furono da essa rifiutate perchè ritenute incompatibili col regolare funzionamento del servizio e con le responsabilità loro incombenti. Anche queste ultime difficoltà rimasero però appianate in una conferenza tenutasi il 22 maggio 1902, nella quale, raggiunto l'accordo su tutti i punti controversi, restò soltanto riservato alle Società il diritto di ricorrere al giudizio arbitrale contro un provvedimento del Ministro, consistente nel proscrivere la cancellazione del n. 23 dell'articolo 62 del Regolamento del personale e del n. 14 dell'articolo 67 del Regolamento degli operai per la Rete Mediterranea e del n. XXIII dell'articolo 57 dei Regolamenti del personale per le Reti Adriatica e Sicula rispettivamento proposti dalle Società.

Dopo ciò rimasero stabiliti il testo del Regolamento (per la Rete Mediterranea anche quello speciale per gli operai dipendenti dal servizio della trazione e delle officine), della tabella graduatoria e dei relativi quadri rappresentanti l'ordinamento che le Società avrebbero attuato a loro esclusive spese, ed il testo dei corrispondenti Regolamento, tabella graduatoria e relativi quadri di cui il Governo ha richiesto l'attuazione col concorso finanziario dello Stato, concorso che è costituito perciò dalla maggiore spesa risultante dal confronto fra i due testi dei documenti ora citati, oltre che dalle somme occorrenti per pagare, come si è detto, agli agenti dal grado 7° in poi (compresi per la Rete Mediterranea gli operai dipendenti dal servizio della trazione e delle officine contemplati da speciale Regolamento) la differenza per l'anno 1902 fra lo stipendio attuale e quello portato dai nuovi ordinamenti, e da quelle occorrenti per migliorare gli attuali premî di percorrenza del personale viaggiante, come si dirà in appresso.

Promulgata ora la leggè 7 luglio 1902, n. 291, con la quale è autorizzato il concorso dello Stato nella spesa occorrente pel nuovo ordinamento del personale delle strade ferrate delle tre grandi Reti, si debbono, in esecuzione dell'art. 2 della legge medesima, stipulare con le Società esercenti le dette tre grandi Reti separate convenzioni, per regolare le modalità dell'indicato concorso; epperciò per quanto concerne la Rete Mediterranea fra:

Sua Eccellenza il Ministro dei Lavori Pubblici, on. senatore comm. avv. Nicola Balenzano;

Sua Eccellenza il Ministro del Tesoro, on. deputato comm. dott. Ernesto Di Broglio,

rappresentanti l'Amministrazione dello Stato;

e il comm. ing. Giuseppe Oliva, direttore generale della Società esercente la Rete Mediterranea, in rappresentanza della Società medesima, debitamente autorizzato dal Consiglio d'Amministrazione con la deliberazione in data 30 maggio 1902 (allegato 1);

previa la ratifica della suespressa narrativa si stipula la seguente convenzione:

Art. 1. Con decorrenza dal 1° gennaio 1903 la Società modificherà l'attuale suo ordinamento del personale, attuando dalla data suaccennata il Regolamento del personale, il Regolamento per gli operai dipendenti dal servizio della trazione e delle officine, la tabella graduatoria del personale, i quadri delle classificazioni e la tabella comparativa per le qualifiche preesistenti che non si conservano nella tabella graduatoria, costituenti gli allegati *A'*, *A'*$_1$, *B*^{2}, *C'* e *D* della presente convenzione.

Art. 2. Il concorso dello Stato per l'attuazione del nuovo ordinamento del personale della Rete Mediterranea consiste nell'assumere a suo carico tutta la maggiore spesa risultante dal confronto fra il testo degli allegati *A'*, *A*$_1$', *B'*, *C'* e *D'* di cui al precedente articolo 1 ed il testo dei documenti del pari allegati, controdistinti con le lettere *A*, *A*$_1$, *B*, *C* e *D*, e costituenti il nuovo ordinamento che la Società avrebbe attuato senza il concorso dello Stato, e perciò:

1° maggiore spesa derivante dalle modificazioni richieste dal Governo nei minimi di stipendio o paga e nelle successive classi di stipendio o di paga, per gli agenti già in servizio e per quelli da assumere in servizio per qualunque causa, il tutto coi relativi contributi agli Istituti di previdenza;

2° maggiore spesa per avanzamenti degli agenti dal 1° gennaio 1903, e relativi contributi agli Istituti di previdenza, in conseguenza delle modificazioni richieste dal Governo ai quadri di avanzamento che la Società avrebbe attuato. Però qualora gli ordinamenti concordati dalla Società col Governo portassero per qualche agente una maggiore spesa in confronto del trattamento da attuarsi in base agli ordinamenti richiesti dal Governo, la differenza sarà accreditata allo Stato.

Per gli agenti pei quali i quadri di avanzamento presentati dalla Società non portano lo sviluppo della carriera, la maggiore spesa a carico dello Stato sarà determinata in confronto della spesa media fatta per questo titolo dalla Società nel triennio 1899-1901;

3° maggiore spesa per il passaggio in prova, e stabile e a tempo indeterminato, di agenti avventizi, e relativi contributi agli Istituti di previdenza, in conseguenza delle modificazioni richieste dal Governo, sia alle norme per la nomina in prova od a stabile degli avventizi stessi, sia al qnantitativo degli operai a tempo indeterminato, inscrivendo a carico dello Stato la spesa effettiva totale, ma deducendo a suo tempo la spesa che avrebbe fatta la Società;

4° maggiore spesa per indennità varie da pagarsi agli agenti in conseguenza dell'anticipato passaggio in prova od a stabile ed a tempo indeterminato;

5° maggiore spesa per l'aumento delle competenze accessorie indicate nel 2° capoverso dell'art. 9 del Regolamento del personale, in quanto si commisurino sullo stipendio, e relativi contributi agli Istituti di previdenza;

6° maggiore spesa per la concessione di congedi con paga agli operai dipendenti dal servizio della trazione e delle officine, e relativi contributi agli Istituti di previdenza;

7° maggiore spesa per congedi con paga ad altri agenti, oltre i sopra indicati, che vi avranno titolo in conseguenza delle modificazioni richieste dal Governo nella durata dell'avventiziato.

Inoltre in aggiunta alla maggiore spesa a carico dello Stato, quale risulta dal confronto dei due testi di ordinamento, la Società pagherà per conto dello Stato stesso entro il mese di gennaio 1903 la differenza per il 1902, coi relativi contributi agli Istituti di previdenza, fra lo stipendio o paga che risulterebbe qualora il nuovo ordinamento fosse stato attuato il 1° gennaio 1902 e lo stipendio o paga fruito effettivamente pure nel 1902, a tutti quegli agenti compresi nei gradi dal 7° al 19° inclusi della tabella graduatoria ed agli operai di tutte le categorie della relativa tabella graduatoria che a questa data avessero già conseguito o superato dal precedente aumento l'anzianità prevista dall'articolo 31 del Regolamento del personale, allegato *A'*, e dall'articolo 19 del Regolamento per gli operai, allegato *A'*$_1$, oppure che si trovassero provvisti di uno stipendio non conforme alle classificazioni della rispettiva qualifica.

Infine lo Stato assume a suo carico la spesa per migliorare dal 1° gennaio 1903 gli attuali premî di percorrenza dei capi conduttori, conduttori, capi frenatori, guardafreni e frenatori della Rete Mediterranea, e siffatta spesa viene per la Rete stessa stabilita nella somma massima di annue L. 245,000.

L'erogazione delle somme assegnate per questo titolo alle Società esercenti le Reti Adriatica, Mediterranea é Sicula

con la presente Convenzione e con le altre analoghe che contemporaneamente si stipulano con le Società esercenti le Reti Adriatica e Sicula, essendo inteso che debba aver aver luogo con sistemi diversi, da attuarsi in via di esperimento con facoltà di modificarli previo accordo col Governo, rimane stabilito che per quanto riguarda la Rete Mediterranea avrà luogo intanto mediante assegno fisso individuale in ragione inversa della media delle indennità di percorrenza e pernottazioni liquidate nel 1901 per ciascun deposito e per ciascuna qualifica.

Per ultimo lo Stato assume, sino alla concorrenza di L. 80,000, il rimborso delle somme che le Società pagheranno per ordine del Governo, per la completa attuazione del fine proposto dall'ordinamento del personale ferroviario.

Art. 3. Le somme dovute alla Società per i sovrindicati titoli di spesa a carico dello Stato saranno prelevate sulla quota di prodotto lordo spettante allo Stato in ordine all'art. 27 del vigente contratto d'esercizio, ed in base all'art. 27 del Regolamento 17 gennaio 1886, n. 3704.

Il prelevamento si farà bimestralmente in via d'accordo, in base ad una liquidazione sommaria preventiva da comunicarsi in principio d'anno al R. Ispettorato generale; qualora in seguito alla liquidazione definitiva il credito dovesse essere ridotto ad una cifra minore, la Società corrisponderà, sulla differenza a favore dello Stato, l'interesse al saggio medio della rendita 5 0|0 durante il semestre precedente.

La liquidazione definitiva per ciascuno dei titoli di spesa risulterà mensilmente dai computi speciali inscritti sia nei ruoli o fogli di paga, sia nei conti individuali, sia negli altri documenti compilati dagli uffici sociali per l'esecuzione dei presenti accordi.

Detti computi saranno riscontrati in base ai titoli estinti presso la sede della Società da funzionari all'uopo delegati dal Ministero dei Lavori Pubblici e dal Ministero del Tesoro, i quali a spese dello Stato potranno anche estrarre copia dei computi predetti.

In seguito al riscontro i delegati apporranno il visto per l'approvazione; dopo di che i computi suddetti costituiranno senz'altro gli elementi del riassunto annuo finale del credito della Società, riassunto che, vistato dagli stessi delegati governativi, sarà trasmesso al R. Ispettorato generale per il conguaglio delle differenze rispetto ai prelievi eseguiti.

Per qualche speciale titolo di spesa il compenso potrà essere determinato mediante una somma a corpo, in seguito ad appositi accordi da stabilirsi, sentito il Consiglio dei Ministri, dai Ministri dei Lavori Pubblici e del Tesoro col Direttore generale della Società.

Art. 4. Tutte le controversie alle quali potesse dar luogo presente Convenzione saranno decise inappellabilmente da tre arbitri scelti di volta in volta, l'uno dalla Società, l'altro dal Governo, e il terzo d'accordo od altrimenti dal Primo Presidente della Corte di Cassazione di Roma.

Quando le controversie, in dipendenza di questa e delle Convenzioni analoghe alla presente che si stipulano con le Società esercenti le due altregrandi Reti, siano comuni a più Società, il giudizio sarà unico e le Società che prenderanno parte al giudizio delegheranno d'accordo un solo arbitro.

Art. 5. Ai termini dell'articolo 40 del vigente contratto d'esercizio con la Società esercente la Rete Mediterranea, la presente Convenzione sarà soggetta al diritto fisso di una lira italiana, con esenzione da ogni diritto proporzionale di registro.

Roma, addì 1° agosto 1902.

Il Ministro dei Lavori Pubblici
N. Balenzano.

Il Ministro del Tesoro
E. Di Broglio.

Il Direttore Generale
della Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo
Giuseppe Oliva.

Severino Rodini, *testimone:*
Emilio Melani, *testimone.*

Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo

Allegato *A*.

Schema di regolamento del personale.

NB. *Il presente testo corrisponde a quello, la cui attuazione è richiesta dal Governo mediante il suo concorso nella relativa spesa.*

Titolo I. — **Disposizioni generali.**

Art. 1. Gli agenti della Società sono di tre categorie:
1. stabili nominati in servizio permanente;
2. provvisori, destinati a passare stabili dopo un determinato periodo di servizio in prova;
3. avventizi.

Per gli operai dipendenti dal servizio della trazione e delle officine valgono le disposizioni risultanti dal relativo Regolamento speciale.

Art. 2. Possono impiegarsi agenti avventizi:
1. per le funzioni di scritturale, di telegrafista e di guarda-barriere, affidate a donne;
2. per le costruzioni di nuove linee ed altre intraprese non dipendenti dall'esercizio ferroviario propriamente detto;
3. per l'esercizio delle linee a regime economico secondo le leggi ed i Regolamenti speciali in vigore sulla materia;
4. per i bisogni saltuari od eccezionali in ogni funzione di qualsiasi servizio;
5. in aiuto e sostituzione temporanea dei guardiani della linea;
6. per le funzioni di manovale, pulitore, cantoniere, scritturale ed operaio.

Per la utilizzazione di questo personale in ordine alla sicurezza dell'esercizio, si osserveranno le norme stabilite dagli speciali Regolamenti.

Tuttavia gli agenti indicati ai nn. 5 e 6, quando abbiano fatto un servizio non interrotto di due anni, ove rimangano in servizio e possiedano i voluti requisiti, passeranno come agenti provvisori; e dopo che abbiano servito in tale qualità per altri due anni, semprechè corrispondano alle condizioni di prova, otterranno la nomina a stabile.

Art. 3. Le norme per l'ammissione, per l'avanzamento, per la disciplina, per l'esonero e le condizioni di servizio in genere sono determinate dal presente Regolamento per gli agenti stabili e provvisori; per gli avventizi solo in quanto è per essi esplicitamente indicato.

Gli avventizi sono assunti a giornata o in base a speciali convenzioni, anche soltanto verbali, senz'altro obbligo in genere per l'Amministrazione che quello di corrispondere loro la mercede pattuita per il tempo durante il quale prestano effettivamente servizio.

Art. 4. Non può essere ammesso al servizio della Società chi sia stato destituito dall'Amministrazione di una delle Società ferroviarie esercenti le Reti Mediterranea, Adriatica e Sicula.

Art. 5. L'idoneità degli avventizi all'ufficio cui sono destinati deve essere constatata dal capo servizio, o suo delegato, nei modi che egli giudicherà convenienti.

Di regola gli avventizi devono assumersi sul luogo dove occorre l'opera loro.

Art. 6. Nella scelta degli agenti provvisori e stabili si avrà speciale considerazione ai buoni agenti avventizi.

Art. 7. Gli agenti stabili e quelli provvisori sono inscritti nella matricola generale del personale, consistente in un completo repertorio di tutto il personale sociale, con le indicazioni del nome, cognome, età, luogo di nascita, antecedenti, data dell'entrata in servizio, posti coperti, stipendi e paghe, assegni personali, gratificazioni, onorificenze e punizioni (nei limiti di cui all'articolo 51), disponibilità, aspettative, data e motivo dell'eventuale uscita dal servizio.

Indipendentemente dalla matricola generale ogni servizio tiene in corrente la situazione del proprio personale, mediante una matricola volante composta di fogli matricolari

individuali, i quali offrono lo stato completo di servizio d ciascun agente.

A chi cessa dal servizio sarà rilasciato, ove lo richieda, un estratto del foglio matricolare; ma nessun attestato speciale sulla qualità del servizio prestato.

Art. 8. Gli agenti stabili e provvisori partecipano ad uno degl'Istituti di previdenza per il personale ferroviario, a norma e secondo le condizioni stabilite dai rispettivi Statuti.

Al personale provvisorio, che lasci il servizio, verranno in ogni caso rimborsate le somme accumulate con le sue trattenute e gli interessi fino al 31 dicembre dell'anno precedente alla sua cessazione dal servizio, calcolati secondo le norme dell'Istituto a cui l'agente trovasi ascritto.

Art. 9. Tutti gli agenti stabili e provvisori sono qualificati e retribuiti a norma della tabella graduatoria allegata al presente Regolamento.

La qualifica di ispettore e quelle superiori sono riservate esclusivamente ad agenti incaricati di funzioni di concetto.

Oltre lo stipendio o paga, agli agenti stabili e provvisori addetti a speciali funzioni dell'esercizio sono assegnati premi, indemnità, compensi per prestazioni straordinarie, e soprassoldi vari, fissati da speciali disposizioni.

La Società si riserva la facoltà di variare in ogni tempo queste competenze accessorie. Tuttavia, qualora la variazione importasse una diminuzione per qualsiasi categoria di personale nella misura delle competenze accessorie in vigore al momento della variazione stessa, la differenza continuerà ad essere corrisposta all'agente finchè rimanga nella qualifica o nella condizione a cui la competenza si riferisce.

L'assegno di combustibile al personale di macchina sarà applicato in modo che, a pari lavoro, sia assegnata in media una dotazione di combustibile equivalente a quella dota in media nei due trienni 1886-1888 e 1899-1901.

Speciali disposizioni stabiliscono la qualità degli agenti che, in servizio, devono portare vestiario uniforme, e le norme e condizioni di tali prescrizioni.

Art. 10. L'Amministrazione ha in ogni tempo la facoltà di passare gli agenti da uno ad altro servizio o ramo di servizio, purchè assegni loro un grado equivalente. Il passaggio che porti seco cambiamento di mansioni sarà deliberato dal Comitato d'Amministrazione.

Sarà convertita in assegno personale, sottoposto a ritenuta per gl'Istituti di previdenza, la parte di stipendio o paga che superasse il massimo della nuova qualifica.

Qualora la nuova qualifica dell'agente importasse un ritardo nel primo aumento di stipendio o paga da conferirsi dopo il passaggio, egli conserverà il diritto ad ottenere tale primo aumento allo scadere del termine fissato nelle classificazioni per la qualifica precedente.

Tutti gli agenti destinati a funzioni che interessano la sicurezza dell'esercizio devono previamente essere riconosciuti fisicamente idonei alle funzioni cui verranno assegnati, da una Commissione composta di due sanitari sociali e di un rappresentante del servizio interessato.

Art. 11. Nelle località poste in zone malariche, l'Amministrazione somministrerà gratuitamente a tutti gli agenti i chinacei occorrenti per la prevenzione e per la cura delle febbre palustri.

Art. 12. Il personale stabile è retribuito con stipendio annuo o con paga giornaliera.

Il personale provvisorio è sempre pagato a giornata e di massima non è retribuito se non per il tempo durante il quale abbia prestato effettivo servizio.

Art. 13. Lo stipendio o paga spettante agli agenti viene pagato a mensualità maturate.

Gli agenti a stipendio annuo, quando cessano dal servizio, hanno diritto al pagamento dell'intera mesata nel corso della quale è cessata la loro prestazione d'opera.

Hanno pure diritto al pagamento dell'intera mesata dello stipendio ridotto coloro che cessano dal servizio nello stato di aspettativa o di disponibilità.

Sono eccettuati i casi di dimissione volontaria o di destituzione, nei quali sarà pagato lo stipendio soltanto fino al giorno di decorrenza della dimissione o destituzione.

Gli agenti retribuiti a giornata, quando cessano dal servizio per qualunque motivo, hanno diritto alla sola paga corrispondente ai giorni in cui hanno effettivamente prestata l'opera loro.

Art. 14. Gli agenti della Società non possono, neppure a mezzo di interposte persone, esercitare altri uffici, impieghi, commerci, professioni o mestieri senza permesso esplicito dell'Amministrazione.

Art. 15. Gli agenti, assumendo servizio, contraggono l'obbligo di osservare tutti i regolamenti, gli ordini di servizio o le disposizioni vigenti o che l'Amministrazione mettesse in vigore.

Art. 16. Qualsiasi istanza deve sempre essere rivolta al superiore immediato.

Trascorso però un mese senza che l'istanza abbia avute risposta, potrà rinnovarsi direttamente all'Ufficio superiore ed in ultimo grado anche al Direttore generale, sempre però avvisandone il superiore immediato, il quale avrà l'obbligo di fornire le notizie necessarie per porre l'Ufficio superiore in grado di deliberare.

Titolo II. — **Agenti provvisori e nomine nel personale stabile.**

Art. 17. Per l'ammissione nel personale provvisorio è necessario:

1. Di essere cittadino italiano;

2. Di avere superato il 18° anno di età e non oltrepassato il 28° per chi abbia diritto all'esenzione o sia stato esentato dall'obbligo del servizio militare in prima categoria; di non aver superata l'età di 35 anni per chi abbia prestato il servizio militare in prima categoria o con ferma permanente; salvo le eccezioni ai detti limiti che il Consiglio d'Amministrazione credesse di deliberare;

3. Di aver tenuto sempre una buona condotta e di non avere addebiti penali;

4. Di essere dotato di sana e robusta costituzione fisica, come è indicato in appresso.

Perciò tutti gli aspiranti dovranno presentare i seguenti documenti in originale o copia autentica:

a) Fede di nascita;

b) Fede penale;

c) Certificato di buona condotta;

d) Certificato di studi fatti e degl'impieghi eventualmente coperti;

e) Congedo militare da cui risulti la buona condotta sotto le armi, od altro documento ufficiale comprovante il modo nel quale l'aspirante ha adempiuto agli obblighi della legge sul reclutamento.

Dovranno inoltre essere da uno o più sanitari sociali riconosciuti di sana e robusta costituzione fisica a norma del regolamento per la leva militare, e per ciò che riguarda le facoltà visive trovarsi nelle condizioni di cui appresso:

Se proposti per funzioni interessanti la segnalazione e la sicurezza della circolazione dei convogli:

a) Acutezza visiva non minore di 8|10 da ambo gli occhi;

b) Rifrazione normale da ambo gli occhi;

c) Senso cromatico del rosso e del verde, id.;

d) Campo visuale, id.

Se proposti per funzioni non interessanti la segnalazione e la sicurezza della circolazione dei convogli:

Acutezza visiva complessivamente considerata non minore di 14|10, purchè la funzione visiva di un occhio non sia minore di 5|10, anche ottenuta con correzioni di lenti sino a 5 diottrie per la miopia e l'astigmatismo miopico semplice ed a 2 diottrie per l'ipermetropia e relativo astigmatismo semplice.

Per determinate categorie di agenti potranno essere prescritte speciali e più rigorose condizioni fisiche.

Art. 18. Oltre le suddette condizioni generali, per l'ammissione degli agenti provvisori è richiesta l'attitudine alle funzioni per cui questi vengono assunti e che verrà ac-

certata mediante saggi preliminari od altri mezzi d'informazione.

Per la scelta degli ammittendi si avrà riguardo alle migliori attitudini, risultanti da attestati, referenze, esperimenti, esami od altri mezzi che saranno stabiliti dall'Amministrazione caso per caso.

Art. 19. I provvisori sono ammessi di regola col minimo di paga stabilito dalla tabella graduatoria per la rispettiva qualifica.

Art. 20. I provvisori per tutto il tempo del provvisoriato si considerano come in un periodo di prova.

La durata di tale periodo di prova sarà di almeno un anno e non potrà eccedere i cinque anni.

Qualora, in qualunque momento del periodo di prova, l'agente provvisorio si addimostri fisicamente inadatto al posto pel quale venne assunto, ovvero per la natura o per la frequenza di mancanze anche lievi, o per altre manifestazioni della sua indole, lasci dubitare delle soddisfacenti sue qualità, oppure in qualunque altro modo dimostri di non corrispondere alle esigenze del servizio ferroviario, sarà esonerato dal servizio.

In ogni caso si farà luogo al licenziamento quando, scaduto il periodo di prova, l'agente non si trovi in grado di disimpegnare le attribuzioni inerenti al posto cui dovrebbe essere destinato.

Infine l'Amministrazione si riserva di esonerare il personale provvisorio se le mutate condizioni dell'esercizio esigano una diminuzione di personale.

Art. 21. Nei casi di esonero sopraindicati si corrisponderà all'agente un compenso pari ad un mese di paga per ogni anno ed in proporzione per ogni frazione di anno di servizio prestato.

L'agente sarà invece licenziato in qualunque momento senza compenso alcuno, qualora egli incorra in una delle mancanze indicate negli articoli 57, 58, 59 e 62 del presente regolamento.

In tal caso il licenziamento è deliberato in base a constatazione delle mancanze da parte dei superiori, sentito l'incolpato, escluso il procedimento di cui agli articoli 69, 70, 72 e 73 del presente regolamento.

Art. 22. Per determinate categorie, le modalità e le norme relative alla durata della prova ed agli esperimenti che all'uopo dovranno essere fatti, verranno fissate da speciali atti di sottomissione, che l'agente firmerà all'atto della sua assunzione come provvisorio.

Compiuto il periodo di prova prescritto, l'agente sarà nominato stabile.

Però se, trascorso il minimo tempo ed anche prima della scadenza del massimo tempo stabiliti nell'atto di sottomissione, l'agente avrà riportato l'idoneità teorica e pratica prescritta per le funzioni a cui aspira, egli otterrà la nomina stabile.

Art. 23. Le disposizioni che si riferiscono al personale provvisorio, comprese le nomine, i licenziamenti e le punizioni, sono di competenza della Direzione generale, in quanto non siano delegate alle Direzioni dell'esercizio od ai servizi.

Art. 24. Gli agenti che vengono nominati stabili sono scelti tra i provvisori che abbiano compiuto lodevolmente il periodo di prova e le cui condizioni fisiche lascino supporre che siano atti ad un lungo e non interrotto servizio.

Tutte le nomine nel personale stabile sono deliberate dal Consiglio d'Amministrazione sulla proposta della Direzione generale.

Art. 25. Gli agenti all'atto della nomina a stabile ricevono di regola il minimo dello stipendio o paga fissato dalla tabella graduatoria per le rispettive qualifiche.

Quando però trattasi di posti pei quali si richiedono requisiti speciali od un periodo di prova prolungato (entro i limiti minimo e massimo di cui al precedente art. 20), potranno essere conferite nomine a stabile con stipendio o paga superiore al minimo fissato dalla tabella graduatoria.

Art. 26. Le disposizioni di cui sopra, relative all'assunzione dei provvisori ed alle nomine del personale stabile, si applicano senza pregiudizio delle norme speciali che regolano l'ammissione in servizio dei sott'ufficiali del R. Esercito e della R. Marina, cui è riservato 1/3 dei posti d'ordine, di custodia di locali o di materiali, o di servizio, a termini degli art. 10 e 20 della legge 8 luglio 1883, n. 1470.

Titolo III. — Avanzamenti.

Art. 27. Gli avanzamenti consistono:

a) Nelle promozioni di grado;

b) Negli aumenti di stipendio o paga nello stesso grado.

Art. 28. Le promozioni di grado si fanno in quanto vi siano posti che le esigenze del servizio richiedano di coprire, salvo quanto dispone l'articolo successivo.

Art. 29. La Società può adibire temporaneamente agenti a funzioni di grado superiore a quello cui appartengono; ma quando una di queste reggenze si eserciti in funzioni del servizio attivo, che implicano responsabilità per la sicurezza e regolarità dell'esercizio, e si prolunghi senza dar luogo ad osservazioni fino ad un anno, dovrà accordarsi la promozione effettiva.

Art. 30. Le promozioni di grado hanno luogo in base alla tabella graduatoria annessa al presente regolamento.

Esse, salvo il disposto del precedente articolo 29, si fanno a scelta fra gli agenti più meritevoli tenendo conto anche dell'anzianità.

Art. 31. Gli aumenti di stipendio o paga hanno luogo nella misura e con gli intervalli di tempo che per ogni qualifica sono stabiliti nelle classificazioni risultanti dai quadri allegati alla tabella graduatoria, salvo le disposizioni speciali fissate negli atti di sottomissione per gli agenti provvisori.

Detti aumenti sono accordati ad ogni agente fino a che egli abbia raggiunto il massimo assegnato al suo grado, salvo che sia promosso ad un grado superiore.

Gli aumenti di stipendio o paga decorrono di norma dal 1° gennaio; le nomine e gli avanzamenti che si conferissero in tempo diverso, si intenderanno decorrere, agli effetti dell'anzianità per i successivi aumenti, dal 1° gennaio precedente o seguente la data del loro conferimento, a seconda che questo avrà avuto luogo nel primo o nel secondo semestre dell'anno. Però, nel caso di proroga del termine normale inflitta in via punitiva per sei mesi gli aumenti successivi potranno decorrere dal 1° luglio.

Art. 32. L'Amministrazione concederà inoltre aumenti anticipati in modo però che in ogni ramo di servizio e possibilmente in ogni grado ne profitti almeno un decimo degli agenti non compresi negli aumenti di cui all'articolo precedente, senza computare però fra questi ultimi gli agenti che avessero già raggiunto il massimo del loro grado.

Art. 33. Gli aumenti anticipati si fanno esclusivamente a scelta per merito.

Art. 34. Nel caso di assenze dal servizio che superino il quinto dell'intervallo di tempo fissato per l'aumento, questo viene ritardato di un anno; esclusi soltanto i casi di assenze per malattie causate dal servizio.

Art. 35. In ogni caso di avanzamento gli assegni personali saranno per regola compenetrati nell'aumento di stipendio o paga fino a concorrenza dell'aumento medesimo.

Titolo IV. — Traslochi e missioni.

Art. 36. Tutti gli agenti stabili e provvisori sono obbligati a tenere o trasferire la propria residenza dovunque sarà stabilito dall'Amministrazione, nell'interesse del servizio, ancorchè fuori della Rete, come pure a recarsi dovunque, all'interno od all'estero, siano comandati in missione di qualunque durata.

Art. 37. Speciali disposizioni stabiliscono la misura e le condizioni delle indennità dovute agli agenti traslocati o comandati in missione per ragioni di servizio.

Art. 38. Non dà diritto ad alcuna indennità il traslocamento che fosse concesso per soddisfare la domanda fatta dall'agente, salvo il caso di malattia contratta per motivi di servizio.

Non dà del pari diritto ad alcuna indennità o compenso

per l'agente, il traslocamento per misura disciplinare, accordandosi però anche in questo caso la parte di indennità regolamentare derivante dal fatto che l'agente abbia famiglia.

Titolo V. — **Congedi, assenze per malattia ed esoneri temporanei o definitivi.**

Art. 39. Il congedo ordinario è il permesso di assenza dal servizio, che si concede agli agenti stabili o provvisori per il tempo ed alle condizioni di cui in appresso, senza che occorra indicarne il motivo.

Il congedo ordinario può avere la durata di:

a) 20 o 15 giorni per gli agenti, compresi nei gradi superiori al 12° nonchè per i macchinisti e fuochisti;

b) 20 o 10 giorni per gli agenti, compresi nei gradi: 12° (esclusi i macchinisti), 13° (esclusi i fuochisti, e 14°;

c) 10 o 7 giorni per gli agenti dei gradi inferiori;

secondo che abbiano compiuto o no i 10 anni di servizio, computati dalla data dell'ammissione nel personale provvisorio.

In tutti questi tre casi il congedo è con stipendio o paga, purchè gli agenti abbiano compiuto un anno di servizio. (*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Conferenza oraria Italo-Svizzera per le corse sui Laghi e per le linee affluenti.

Nei giorni 2, 3 e 4 corrente, convocata dal Governo italiano e sotto la presidenza dell'ing. cav. Zacchi, Regio Ispettore-capo, si tenne in Venezia, nei locali di quella Camera di Commercio, una conferenza allo scopo di concordare l'orario invernale per le corse lacuali e per le linee affluenti.

A cotesta Conferenza erano rappresentate, oltre quella del R. Ispettorato Generale, le seguenti Amministrazioni: Poste Svizzere e Poste Italiane; Ferrovia del Gottardo; Ferrovie e Navigazione del Lago di Lugano; Lago di Como; Lago Maggiore; Ferrovie Rete Adriatica; Rete Mediterranea; Nord Milano; Valle Seriana; Sondrio-Tirano.

Dopo lunga e animata discussione, i vari conferenti conciliarono le singole proposte in modo da soddisfare, per quanto fu possibile, le esigenze del pubblico compatibilmente con quelle delle rispettive Amministrazioni.

><

Traforo del Sempione.

(*Stato dei lavori al 1° ottobre 1902*).

Galleria di avanzamento:	Lato nord Briga	Lato sud Iselle	Totale
Lunghezza al 1° settembre 1902 m.	7730	5185	12,915
Progresso mensile . . . . »	158	176	334
Totale al 1° ottobre 1902 m.	7388	5361	13,249
Operai:			
Fuori galleria, totale giornate	18,643	11,227	29,870
» media giorn. .	664	374	1,038
In galleria, totale giornate .	29,287	28,459	57,746
» media giorn. .	1,085	981	2,066
Effettivo massimo lavoranti simultaneamente	430	400	830
Totale dei cantieri: totale giorn.	47,930	39,686	87,616
» media giorn.	1,749	1,355	3,104

Lato Nord. — La galleria di avanzamento ha attraversato il gneiss schistoso ed il gneiss granitifero. Il progresso medio della perforazione meccanica è stato di m. 5.27 per giornata di lavoro.

Le acque provenienti dal tunnel comportarono litri 67 al secondo.

Il 15 settembre il frenatore Siro, di Ponteliso (Toscana), fu investito allo scarico da un vagone deragliato ed ebbe il cranio fratturato.

Lato Sud. — La galleria d'avanzamento ha attraversato fin al Km. 5.327 il micaschisto calcare e l'anidrite; da questo punto è entrato nel gneiss schistoso del Monte Leone. Il progresso medio della perforazione meccanica è stato di m. 5.87 per giornata di lavoro.

Le verificazioni delle acque provenienti dal tunnel, eseguite nel corrente mese per mezzo dell'apparecchio Woltmann, diedero 1118 litri al secondo.

Le verificazioni si facevano finora con altro sistema, donde i risultati diversi. Le quantità indicate nei precedenti rapporti debbono quindi essere aumentati per ciò che riguarda le acque del 23 0[0.

><

Le stazioni di Milano.

La visita fatta nei giorni scorsi dal Ministro dei Lavori Pubblici alle stazioni di Milano (Vedi nostro articolo) pare lo abbia indotto a prendere utili e definitivi provvedimenti. Non solo ciò che ha potuto constatare personalmente, ma l'esame dei quadri del movimento che si è effettuato lo scorso anno, hanno prodotto in lui una viva impressione.

Il Ministro ha, intanto, completata la Commissione governativa per le stazioni di Milano, rimasta monca dopo la morte del compianto senatore Gadda che la presiedeva, di quella dell'ing. Pestalozza, e della rinunzia del signor Mangili per incompatibilità attesa la sua nomina a membro del Consiglio della Società Adriatica. Egli ha nominati membri della detta Commissione il senatore Luigi Rossi, l'ingegnere Salmoiraghi e il comm. Manusardi. La Commissione, per tal modo completata, condurrà a termine, suoi lavori entro il novembre. Venne pure adombrato il piano finanziario nelle sue linee generali.

><

La ferrovia di Valle Brembana.

Nella sua sosta a Milano l'on. Balenzano, Ministro dei Lavori Pubblici, ha ricevuto in udienza gli on. Carugati, Crespi, Finardi e Suardi ed il Presidente della Deputazione provinciale di Bergamo, avv. Bonomi, i quali gli raccomandarono vivamente la domanda di concessione, avanzata al Governo dalla Provincia di Bergamo, della ferrovia elettrica di Valle Brembana, allo scopo di ottenere che la istruttoria della domanda medesima sia spinta colla massima sollecitudine (Vedi l'articolo a pag. 642).

Il Ministro accolse cortesemente le rappresentanze della Provincia di Bergamo e dichiarò che avrebbe da parte sua spiegato tutto l'impegno per la pronta istruttoria della domanda ed avrebbe tosto inviato sul luogo un funzionario per l'esame del progetto del tronco San Pellegrino-San Gio. Bianco, che viene ora per la prima volta presentato in istruttoria, mentre il progetto del tronco Bergamo-San Pellegrino ebbe già a riportare il voto favorevole dell'Ispettorato di Milano, del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e del Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

><

Per l'esecuzione di opere pubbliche.

Si afferma essere intenzione del Ministro dei Lavori Pubblici, on. Balenzano, di affrettare nell'imminenza del-

l'inverno il maggior numero possibile di appalti di opere pubbliche, anche perchè non manchi lavoro agli operai.

><

Il treno Berlino-Costantinopoli soppresso.

Due anni e mezzo fa, per iniziativa tedesca, fu stabilito un treno di lusso diretto tra Berlino e Costantinopoli (via Budapest). Nella mente dei fondatori tale linea doveva vincere la concorrenza della Valigia delle Indie, Calais-Parigi-Brindisi, ma non lo potè per mancanza di viaggiatori.

Questo treno è passato il 9 corr. a Budapest per l'ultima volta. Il treno precedente era partito da Berlino senza un solo viaggiatore!

><

Unione delle ferrovie italiane di interesse locale.

Dall'egregio presidente dell'Unione delle Ferrovie Italiane di interesse locale, ing. Campiglio, riceviamo, all'ultimo momento, e non più in tempo per essere pubblicata, una lunga lettera in merito all'*informazione* del numero precedente circa la questione dell'estensione delle agevolezze, concesse coll'esercizio economico alle Grandi Reti, alle ferrovie di interesse locale.

La pubblicheremo nel prossimo numero.

><

Deliberazioni del Consiglio delle Tariffe.

Il R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate ha sottoposto al Consiglio delle Tariffe il seguente quesito: « Se siano da applicare ai trasporti di zolfo diretti a Licata prezzi fatti sulle basi della tariffa locale n. 206 della Rete Sicula ».

La Presidenza del detto Consiglio ha rimesso il quesito per esame e perchè ne riferisca alla Consiglio stesso, ad una Commissione composta dai signori: Callegari comm. Gherardo, Marchesini cav. avv. Giovanni e Spera cav. uff. Giuseppe.

In seguito a vive istanze fatte al Governo dai Comuni di Licata, Canicattì, Campobello ed altri perchè fosse studiata e costruita una variante di allacciamento fra la linea Catania-Licata e quella delle Caldare allo scopo di mettere i detti Comuni in più diretta comunicazione con Girgenti e con Palermo, venne approvato un progetto di variante di allacciamento fra le dette due linee alla stazione di Canicattì (città) che evitava il trasbordo alla stazione di Canicattì (bivio). Costruita tale variante, essa venne aperta all'esercizio il 20 febbraio 1888 e la Società Sicula con quella data soppresse la stazione di Canicattì (bivio) ed il tratto di linea delle Caldare fra la detta stazione di Canicattì (bivio) ed il punto di raccordo della variante anzi indicata colla linea medesima al Km. 151.341.67, conformemente al parere già dato dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici e dal Consiglio di Stato, per evitare pericolose complicazioni del servizio dei treni e inutili spese di esercizio e di manutenzione. Colla soppressione però della stazione di Canicattì (bivio) il percorso reale tassabile pei trasporti che da Villarosa, Imera, Caltanissetta, San Cataldo, Serradifalco, ecc. sono diretti a Porto Empedocle, veniva aumentato di circa Km. 5, per modo che i trasporti di zolfo, i più importanti su quella linea, tassati in base alla tariffa 120 avrebbero dovuto pagare un sopraprezzo da 30 a 43 centesimi per tonnellata, a seconda delle provenienze.

Fu allora che per riparare al danno che si veniva ad arrecare alle dette provenienze e mantenere per esse invariate, per quanto riguarda la tassazione, le condizioni preesistenti alla soppressione della stazione di Canicattì (bivio), si istituì la tariffa locale interna n. 206, la quale apportò una riduzione sui prezzi della 120 tale da mantenere, pei trasporti diretti a Porto Empedocle dalle località anzi indicate, gli stessi prezzi che erano pagati prima della soppressione più volte detta.

Dopo alcun tempo, nell'interesse di Licata, venne fatta domanda perchè fossero applicati anche ai trasporti di zolfo diretti a questa località dei prezzi calcolati su basi corrispondenti a quelle ammesse per le destinazioni a Porto Empedocle.

Si affermò dagli interessati che, coll'applicazione ai trasporti diretti a quest'ultima località della tariffa locale n. 206, si era venuto a deviare quel traffico di zolfi che anteriormente alla soppressione della stazione di Canicattì (bivio) affluiva a Licata. D'altra parte ritiene la Società esercente che la istituzione di quella tariffa locale non ebbe altro scopo fuorchè quello di mantenere le stesse distanze tassabili per Porto Empedocle che esistevano prima della soppressione del vecchio tratto di linea, onde non si vedeva come da ciò possano essere derivate conseguenze gravi per Licata, la quale per effetto di quella soppressione non subiva aumenti di distanze di seria rilevanza.

E pertanto la Società stessa per tali ragioni non ha creduto di accogliere la domanda del Comune di Licata che tenderebbe, a suo modo di vedere, a conseguire un privilegio non giustificato.

Le ragioni addotte a sostegno delle due tesi sono ampiamente svolte in appositi allegati alle note esplicative del quesito, per cui il Consiglio delle tariffe potrà da questi atti farsi un'idea chiara dello stato della questione sulla quale è stato richiesto il suo autorevole parere.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Gare aggiudicate provvisoriamente).

Presso la Direzione dei Lavori della Rete Adriatica, in Ancona, ha avuto luogo la gara a licitazione privata per l'appalto del 1° gruppo dei lavori d'ampliamento della stazione di Reggio Emilia, per il presunto importo di L. 36,100. Tutte le 11 Ditte ammesse alla gara hanno presentato offerta di ribasso variabile dal 6.73 al 12.06 0[0. L'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Enrico Corradini, col ribasso del 12.06 per cento.

Presso la stessa Direzione ha avuto luogo la gara a licitazione privata per la fornitura e per il carico sui vagoni di m. c. 5400 di ghiaia occorrente per il risanamento della massicciata sul tronco ferroviario Modena-Soliera. Delle 7 Ditte ammesse alla gara, due soltanto hanno presentato l'offerta di ribasso del 10 0[0. In seguito a sorteggio la fornitura è stata aggiudicata provvisoriamente alla Ditta Antonio Corradini e figlio Enrico, di Reggio Emilia.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

RETE ADRIATICA:

Lavori per l'ampliamento della stazione di Loreto, per L. 246,000, delle quali L. 140,000 per i lavori murari e di terra; L. 21,000 per l'impianto di una pensilina metallica interna e per la pensilina esterna al fabbricato viaggiatori e L. 14,000 per la fornitura e posa in opera dei serramenti per il nuovo fabbricato viaggiatori da costruirsi (lavori e provviste da appaltarsi).

Completamento degli impianti per il servizio merci e

per l'ampliamento del fabbricato viaggiatori della stazione di Seriate, per L. 50,400, di cui L. 38,000 per i lavori da appaltarsi.

Miglioramenti ai locali destinati ad uso dormitorio del personale viaggiante nella stazione di Mantova, per L. 850.

Rinforzamento delle stadere di vecchio tipo da ricollocarsi nelle stazioni di Castelraimondo e di Macerata, per L. 1204.

Contratto stipulato con la Ditta Officine già Fratelli Diatto, di Torino, per la fornitura di 20 carrozze miste di 1ª e 2ª classe, serie ABRNc.

Rete Mediterranea:

Opere di difesa della sponda destra del ponte sul fiume Agogna al km. 96.302-96.338 della linea Torino-Milano, per L. 3200.

Impianto d'una bilancia a ponte da 30 tonnellate nella stazione di Sestri Levante in sostituzione di altra da 20 tonnellate, da utilizzarsi nella stazione di S. Margherita Ligure, per L. 8500.

Opere di difesa contro il fiume Tanaro sulla linea Castagnole-Asti-Mortara presso la stazione di Asti, per L. 21,800.

Opere di difesa del tronco Segui-Sguagola della linea Roma-Napoli contro le piene del torrente Sacco, per L. 90,500.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Lavori di completamento al fabbricato viaggiatori della stazione di Rispescia, sulla linea Roma-Pisa, L. 820.

Rimozione di armature delle arcate del viadotto Cevetta, adiacenti alla seconda pila verso Ormea, della linea Ceva-Ormea, L. 3250.

Impianto di una piattaforma da m. 4.50 nella stazione di Bussoleno, sulla linea Torino-Confine francese, L. 728.

Ricostruzione di due tratti di muro di controriva a mare nelle trincee agli imbocchi della galleria Cimitero, fra i km. 36.474 e 36.498 e fra i km. 36.536 e 36.556 della linea Sampierdarena-Confine francese, L. 600.

Riparazione dei danni causati dalle piene del fiume Tanaro fra le stazioni di San Marzanotto e di Asti, sulla linea Castagnole-Asti-Mortara, L. 1790.

Rete Adriatica:

Impianto di una stufa calorifero nell'ambulatorio dell'Ispettorato sanitario della stazione di Roma Termini, L. 140.

Applicazione dell'apparecchio indicatore e registratore di velocità (sistema Hausshalter) alle tre locomotive numeri 4563, 4564 e 4565, L. 2400.

Costruzione di mensole e traversi di sostegno dei tubi bollitori nelle Officine di Verona, L. 300.

Consolidamento della scarpata a valle del rilevato ferroviario, fra i km. 78.650 e 78.900 della linea Bari-Taranto, L. 29,500.

Allungamento e rafforzamento delle stadere a ponte di vecchio tipo delle stazioni di Grottamare e Tortoreto-Nereto, sulla linea Ancona-Foggia, L. 1505.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

In materia di *Strade comunali* (Inscrizione negli elenchi — Strade non necessarie — Giunta Provinciale amministrativa — Onere eccessivo per il Comune) la quarta sezione del Consiglio di Stato ha preso una decisione, dalla quale risulta che: « I Comuni hanno facoltà di inscrivere nei loro elenchi strade anche non necessarie od ancora da costruire o da sistemare radicalmente, o che siano destinate a servire da scorciatoia alle strade già esistenti, purchè abbiano i requisiti indicati dall'articolo 16 della legge sui lavori pubblici; ma non possono essere a ciò costretti dalla Giunta provinciale amministrativa specialmente quando la inscrizione delle nuove strade importerebbe una spesa troppo grave per la capacità finanziaria del Comune.

><

Sentenze di Cassazione, di Corte d'Appello, ecc.

La Cassazione di Roma, a sezioni unite, ha sentenziato quanto segue in materia di responsabilità della pubblica amministrazione (Esecuzione di un'opera pubblica — Danno al Privato — Risarcimento — Competenza giudiziaria):

« Nel disporre la costruzione di una strada o di un'altra opera di pubblico interesse, l'Amministrazione pubblica compie un atto legittimo inerente alle sue funzioni, e non è data al privato azione innanzi ai Tribunali ordinari per ottenere la distruzione o la modificazione della disposta opera.

« E' però data al privato l'azione giudiziaria per conseguire dalla stessa pubblica amministrazione l'indennizzo del danno che possa dall'opera disposta originarsi, come effetto da causa, anche quando l'atto sia legittimo ».

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, d'accordo cogli altri Ministri interessati, ha dato la sua approvazione alle seguenti proposte delle Amministrazioni ferroviarie, riguardanti concessioni speciali di tariffa:

1) Proposta della Mediterranea per la quale la concessione accordata alla Ditta Nicola Traverso per trasporto di olio d'oliva in fusti a carro completo, è rinnovata per un altro anno, comprendendo fra le stazioni di partenza anche quelle della linea Taranto-Brindisi;

2) Proposta della Mediterranea per estendere anche alle località della linea Gallarate-Laveno i trasporti di calce, cemento e gesso da eseguirsi in base alla concessione accordata alla Ditta Ing. Alberto Allasia;

3) Proposta dell'Adriatica perchè a decorrere dal 18 agosto 1902 sia rinnovata per un altro anno la concessione accordata alla Ditta Eugenio Agazzi per trasporto di pietrisco;

4) Proposta della Mediterranea per la quale la concessione accordata alla Ditta Giuseppe Guadagno e Figli per trasporto d'olio d'oliva in fusti a vagone completo, da località della Calabria a Napoli centrale ed a Castellamare di Stabia è rinnovata fino al 30 giugno 1903, con facoltà di poter spedire anche da stazioni non ammesse a fruire delle concesse agevolezze, appoggiando i trasporti a quelle che ne fruiscono per la rispedizione a destino;

5) Proposta della Sicula per rinnovare alle stesse condizioni già vigenti, e col minimo d'impegno di 400 tonnellate, la concessione accordata alla Ditta Fortunato Parlato pel trasporto di nocciole secche in sacchi da Catania e da Termini Imerese a Messina;

6) Proposta della Mediterranea per riunire in una sola le concessioni accordate alla Ditta Lepetit Dolphus e Gausser per trasposti di estratto di legno di castagno da Sampierdarena a Pino transito e da Garessio e da Mondovì per Modane, Ventimiglia, Pino e Chiasso, modificandole come appresso:

L'abbuono è limitato al 15 0[0 sulle tariffe normali,

escluso il diritto fisso, estendendone però l'applicazione a tutti gli estratti tintoriali e concianti, e stabilendo l'impegno annuo in 300 tonnellate e la decorrenza della concessione dal 1° luglio 1902 al 30 giugno 1903;

7) Proposta dell'Adriatica di rinnovazione per un altro anno, riducendo il quantitativo d'impegno a tonnellate 500, della concessione accordata al Laminatoio di Malavedo per trasporto di pietrisco, pietra da calce e calce;

8) Proposta della Mediterranea per la quale la concessione accordata alla Ditta Baggetti e Pianzi per trasporto di fichi secchi è rinnovata fino al 30 giugno 1903, con facoltà di computare per la formazione del quantitativo minimo di 3000 quintali anche i trasporti della specie che dovessero parzialmente essere instradati sulle linee adriatiche a causa di interruzione delle linee mediterranee;

9) Proposta dell'Adriatica per cui la concessione accordata alla Ditta Benini per trasporto di legnami greggi o legna da ardere è rinnovata fino al 30 giugno 1905, colla solita clausola di disdetta, riducendo proporzionalmente il quantitativo di impegno per l'ultimo periodo dal 10 settembre 1904 al 30 giugno 1905. Nella concessione sono compresi anche i trasporti da Bergamo a Treviglio e viceversa, elevando il complessivo impegno a tonnellate 700.

— Con recenti decreti dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio; su conforme parere dei Ministri delle Finanze e del Tesoro venne disposto quanto segue:

1) Venne istituita una sopratassa speciale temporanea per la sosta di oltre 24 ore dal termine prescritto dalle attuali condizioni per i trasporti, per lo scarico dei vagoni completi di uva in conformità della analoga proposta presentata dalla Direzione Generale della Rete Adriatica, d'accordo con quella della Rete Mediterranea;

2) E' stata approvata la estensione della tariffa locale N. 214, piccola velocità, ai trasporti di carbon fossile da Napoli e da Torre Annunziata-porto a Roccaravindola, in conformità alla proposta all'uopo presentata dalla Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo;

3) Venne disposto che nell'elenco dei tratti aulivi con pendenza superiore al 20 per mille esistenti sulla Rete Mediterranea di cui alla nota (2) dell'articolo 70 delle tariffe, sia aggiunta la indicazione del tratto Capistrello-Civitella-Roveto della linea Roccasecca-Avezzano, giusta la proposta presentata dalla Mediterranea;

4) E' stato approvato un progetto di modificazione delle disposizioni complementari alla convenzione internazionale pei trasporti di merci in feerovia, del 10 ottobre 1901, in conformità alla proposta presentata dalla Società esercente la Rete Adriatica a nome anche di quella per le Strade ferrate del Mediterraneo, della Sicula, delle ferrovie Nord-Milano e delle ferrovie consorziali venete. Questo progetto è stato proposto ed approvato in vista della opportunità di unificare più che sia possibile — a meglio promuovere i servizi internazionali — le disposizioni complementari comprese nelle tariffe per detti servizî, in vigore presso le varie Amministrazioni ferroviarie, sia nazionali che estere, soggette al regime della detta convenzione;

5) Sono state approvate le aggiunte e modificazioni che la Impresa di Navigazione sul Lago di Garda ha proposto di introdurre nelle tariffe e condizioni pei trasporti sul lago stesso;

6) Vennero approvate nell'intestazione delle serie B e C e nella condizione 2ª della tariffa eccezionale N. 1001, piccola velocità, la sostituzione dei quantitativi minimi di 500 e 2000 tonn. a quelli attuali di 50 e 200 vagoni giusta la proposta presentata d'accordo dalle Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Chiento-Nerina. — Si tenne l'altro ieri a Tolentino una numerosa riunione dei rappresentanti i Comuni interessati per discutere intorno all'attuazione del progetto per la costruzione della ferrovia Chiento-Nerina, la cui spesa è prevista in 29 milioni.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio al 30 settembre 1902.* — Nella decade 21-30 settembre 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 4,556,518.54, con un aumento di L. 221,101.23 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio al 30 settembre 1902 si ragguaglia a L. 39,689,353.20, presentando un aumento di L. 1,479,368.99 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 30 settembre 1902.* — Nella decade 21-30 settembre 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 5,013,534.26, con un aumento di lire 365,057.05 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 30 settembre 1902 si ragguaglia a L. 99,977,811.00, e presenta un aumento di lire 6,921,306.81 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio al 20 settembre 1902.* — Nella decade dall'11 al 20 settembre 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 342,280, e presentano una diminuzione di L. 4111 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 20 settembre 1902 ammontano a L. 2,858,824, con un aumento di L. 152,513 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Tramvie elettriche del Lazio. — Si assicura che la Società delle ferrovie elettriche ha chiesto tre mesi di proroga alle concessioni già ottenute per la costruzione dei progettati trams per i castelli romani.

Tramvia elettrica Avellino-Baiano. — Gli ing. G. e A. Sasso, Q. Barattelli, E. Festa, S. Abariconda, hanno pubblicato la relazione sulla tramvia elettrica che dalla stazione ferroviaria di Avellino, passando per l'abitato, tocca i paesi Monteforte, Mugnano, Cardinale e Baiano. giovandosene anco grandemente i Comuni di Atripalda, Valle, Mercogliano, Quadrelle e Sirignano, misura m. 24,103 ed ha delle pendenze che vanno da una minima di 1.97 0|0 a una massima di 8.82 a 10.08 0|0; le curve poi vanno da un minimo di raggio di 30 a 31 metri, fino a delle curve di 43 metri. L'armamento sarà fatto con binari dello scartamento di 1 metro, ed armato con rotaie Vignolle fuori degli abitati mentre sulle strade basolate verrà fatto con rotaie Phoenix. Vi saranno treni merci e treni viaggiatori con una velocità di regime che varia dai 40 ai 20 chilometri all'ora. La spesa ad esercizio completo per viaggiatori con vetture automotrici e vetture rimorchiate, ed esercizio di merci, ascenderà in linea di massima a L. 2,400,000.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Per il traforo del Monte d'Oro.* Il Dipartimento federale delle strade ferrate ha preparato un messaggio per essere diretto alle Camere federali sul progetto della ferrovia La Joux-Vallorbe.

A termini della convenzione, la Confederazione ammette la riduzione della quota che la ferrovia P. L. M. deve pagare per la stazione comune di Vallorbe.

Il trattato definitivo in questo affare sarà prossimamente firmato fra la Compagnia Giura-Sempione e quella Parigi-Lione-Mrditerranea.

Ferrovie Austriache. — *Le ferrovie Lombarde.* — La Corte Suprema di Vienna, statuendo nella questione della designazione di un curatore speciale per i portatori di obbligazioni 4 0|0, ha respinto le istanze presentate sia a nome dei portatori medesimi, sia a nome della Compagnia.

Ferrovie strategiche nelle Indie inglesi. — Annunziasi che il Segretario di Stato dell'India ha sanzionato la costruzione della ferrovia da Quetta a Nushki che avrà una lunghezza di 130 chilometri. I lavori comincieranno subito.

Ferrovie elettriche al Messico. — Informano che il tronco Esperanza-Vera Cruz del « Mexico Railway » sarà quanto prima trasformato a trazione elettrica. L'impianto dell'elettricità sopra questa sezione di 179 chilometri presenta un interesse considerevole, la linea in questione possedendo le maggiori pendenze al Messico.

Ferrovia Transiberiana. — I rappresentanti delle Compagnie russe ferroviarie e di navigazione, si sono riuniti a Pietroburgo per esaminare la questione di un servizio diretto, da stabilirsi fra le principali stazioni della ferrovia della Manciuria, le località più importanti situate sulla transiberiana e le città seguenti che non sono situate sull'una di queste due linee: Pietroburgo, Kiew, Kherkoff, Odessa, Saratoff, Varsavia, Rostoff e Lodz. Saranno staccati biglietti diretti fra Pietroburgo, Mosca e Varsavia, da una parte, e Shanghai e Nagasaks dell'altra. Le merci saranno trasportate direttamente fra Odessa e le località situate sulla linea manciuriana per mare fino a Port-Arthur e di là per ferrovia.

Ferrovie della Turchia asiatica. — *Inaugurazione della linea Rayak Hamah.* — Il tronco ferroviario da Rayak, sulla linea Beyruth-Damas, ad Hamah (189 chilometri), nella Turchia asiatica, è entrato in esercizio verso la fine di agosto. La Commissione inviata dal Governo ottomano ha approvato tutti i lavori, i quali furono eseguiti mediante capitali quasi esclusivamente francesi.

Ferrovie del Siam. — Terminata la ferrovia di Korat nel Siam con la sua ramificazione fino a Lopburi, il Governo siamese sta presentemente costruendo un'altra linea che estenderà quest'ultimo tronco per Ratburi e Petchaburi verso il nord fino a Chiengmai. Si progetta pure un tronco fino a Siracha, piccola città sulla costa orientale del golfo cbe fronteggia Koh si Chang, che è al presente la stazione balneare favorita di Bangkok. Questa linea correrà attraverso un distretto ricchissimo di riso, che è ora insufficientemente servito dai suoi canali.

Notizie Diverse

Il nuovo Gerente della Casa Ansaldo. — Il comm. Ferdinando Perrone è stato assunto a socio gerente della casa Ansaldo, proprietaria dei cantieri navali di Sampierdarena e di Sestri, apportando egli per sua parte il capitale di dieci milioni di franchi.

La firma sociale è concessa allo stesso comm. Perrone, il quale ha promesso di affidare ai cantieri navali suddetti tanti lavori per commissione dall'estero per 200 milioni.

Il Congresso per la telegrafia senza fili e l'Italia. — A quanto afferma l'*Information*, il Governo italiano non ha ancora data la sua risposta all'invito del Governo germanico per una conferenza internazionale di radio-telegrafia. Però vi sono attualmente delle trattative fra l'Italia e l'Inghilterra per stabilire una linea di condotta comune, allo scopo d'impedire che siano nella futura conferenza menomati i diritti dell'invenzione italiana a vantaggio di pretesi inventori germanici. Su tale questione l'Italia può contare sull'appoggio incondizionato della Francia, degli Stati Uniti e della Spagna e forse anche della Russia.

Il servizio dei « Ferry-boats ». — Allorchè saranno sistemati i nuovi lavori portuali di Villa S. Giovanni, il servizio dei *ferry-boats* da Reggio Calabria passerà a Villa S. Giovanni, di dove si impiegheranno 30 minuti, anzichè 50 come ora, per la traversata fino a Messina.

Quando sarà introdotta tale innovazione, i *ferry-boats* da uno saranno portati a tre. Attualmente il *ferry-boats* funziona benissimo; tuttavia nei futuri vapori saranno fatte alcune modificazioni che la pratica dimostrò necessarie.

La locomotiva n. 20000 Baldwin. — La Società delle officine di Baldwin ha celebrato il 70° anniversario della sua fondazione e la costruzione della 20000ª locomotiva uscita dall'officina. Questa è una locomotiva compound a dieci ruote, e con quattro cilindri, conveniente per il servizio di treni viaggiatori a forte carico e dei treni merci a grande velocità.

Patrimonio Francese investito in Italia. — Il *Journal Officiel* francese ha pubblicato un riassunto dei risultati degli studi fatti fare dal Ministero degli Esteri intorno al patrimonio francese all'estero.

Naturalmente una determinazione di questo genere non può essere che approssimativa, essendo impossibile fissare il valore di proprietà rurali, di case di commercio, di banche, di stabilimenti industriali, di interessenze nei medesimi, ecc., ecc.

Secondo il *Journal Officiel*, dunque, il patrimonio francese, fuori di Francia, nelle cinque parti del mondo, ammonta a circa trenta miliardi, la maggior parte dei quali si trovano in Russia ed in Ispagna.

In Italia si troverebbero, secondo sempre i calcoli di cui sopra, un miliardo e 430 milioni francesi, ripartiti per la maggior parte nel modo seguente:

Case commerciali, 68 milioni; *proprietà-rurali*, 105 milioni; *crediti ed interessenze in banche*, 80 milioni; *titoli di Stato*, un miliardo: *miniere*, 22 milioni; *industrie diverse*, 123 milioni.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Lavori e Forniture per Ferrovie.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Sicula. — Colla Ditta Larini, Nathan e C., di Milano, per la fornitura di materiale metallico speciale per scambi;

Colla Ditta Gerolamo Ratto (Ferriere di Pra), per la fornitura di materiale minuto metallico per armamento;

Colla Società Siderurgica, di Savona, per la fornitura di materiale minuto metallico d'armamento e di rotaie in acciaio;

Colla Ditta Santi Colanna, per l'esecuzione dei lavori di consolidamento della trincea fra i km. 109.190-109.343 della linea Messina-Patti-Cerda, per l'importo di L. 30,500;

Colla Ditta Carmelo Salvato, per l'esecuzione dei lavori relativi

alla costruzione di alcuni pennelli con buzzoni a rete metallica a difesa del fiume Sinceto presso la stazione omonima, per l'importo di L. 27,600;

Col Municipio di Palermo, per la consegna al medesimo della strada d'accesso al piazzale della piccola velocità nella stazione di Palermo

Colla Ditta avv. Vincenzo Herez, per l'impianto di una conduttura a traverso la ferrovia al km. 302.057 da Palermo della linea Messina-Catania;

Colla Ditta Paolo Arena, per l'esecuzione dei lavori relativi alla costruzione di un magazzino merci nella fermata di Portiere Stella sulla linea Roccapalumba-S. Caterina, per l'importo di L. 7176.

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Amministrazione Provinciale di Roma (19 ottobre, ore 12). — Appalto dei lavori di costruzione della strada di circonvallazione di Civitavecchia, dalla Porta Pia alla Braccianese presso Porta Claudia, lunga 1670.12 metri. Provv. agg. col rib. e dell'8. 15 per cento su L. 32.996,91 e cioè per L. 30.307,67. Dep. provv. L. 2000.

Ospedale di S. Matteo di Pavia (21 ottobre, ore 11). — Appalto dei lavori da capomastro muratore che saranno per occorrere nel sessennio dal 1° gennaio 1903, attorno ai fabbricati in Pavia, di ragione dell'Ospedale di S. Matteo, annessi istituti e dipendenze. Dep. provv. L. 1000. Cauz. L. 3000. Docum. 20 ottobre. Fatali 7 novembre, ore 11.

Municipio di S. Giuseppe Jato (Palermo) (24 ottobre, ore 11, unico def.). — Appalto dei lavori di allacciamento a monte delle acque interne, di nuova distribuzione delle fonti Travera e Ginestra e costruzione del lavatoio pubblico, provv. agg. per L. 21,468.79, col rib. cioè dell'8.992 0[0.

R. Prefettura di Palermo (27 ottobre). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la manutenzione del primo tronco della strada nazionale n. 70, Termini-Taormina, compreso fra il bivio sul ponte Fiumetorto e l'abitato di Caltavoturo, della complessiva lunghezza di m. 860 durante il sessennio 1902-1908 per il presunto complessivo importo di L. 207.607,23, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto. Cauz. provvisoria L. 10,000. Fatali 12 novembre, ore 12.

Deputazione Provinciale di Caserta (28 ottobre, ore 10, unico defin.). — Appalto dei lavori complementari per la rimissione dei danni causati sul 3° tronco del Serra Zappone al confine col Molise della strada provinc. n. 14, Isernia-Atina-Roccasecca, ai prezzi come da capitolato. Dep. provv. L. 500. Cauz. decimo. Doc. 20 ottobre.

R. Prefettura di Napoli (29 ott., ore 10). — Appalto dei lavori di rifacimento della copertura locale detta della 1ª Divisione nell'ex bagno penale di Ponza, per L. 8274.40. Dep. provv. L. 400 e L. 400 per le spese. Cauz. decimo. Ultimaz. lavori 4 mesi. Fatali da destinarsi. Docum. 20 ottobre.

R. Prefettura di Firenze (30 ott., ore 10, secondo inc.). — Appalto dei lavori di costruzione di un muro a salvaripa di congiungimento fra i due muri esistenti nel fiume Lima fra il Molino di Tistino e Fogna Tonda, lungo la strada nazionale n. 40, per lire 8895.66. Consegna lavori 3 mesi. Docum. 22 ottobre. Dep. provv. L. 1000. Fatali 15 novembre, ore 12.

— (31 ott., ore 10, secondo inc.). — Appalto dei lavori di sistemazione a difesa della strada nazionale n. 40, pel tratto di costa rocciosa disgregata a monte della strada stessa fra i km. 33 e 34 da Pistoia in località denominata Muraglione del Chelì, per lire 11,638.18. Consegna lavori 3 mesi. Docum. 22 ottobre. Deposito provv. L. 600. Fatali 17 novembre, ore 12.

R. Prefettura di Palermo (3 novembre, ore 10). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione del 3° tronco della strada nazionale n. 40, Termini-Taormina, compreso fra l'abitato di Petralia Sottana ed il torrente Cannello, confine con la provincia di Catania, di m. 27,711 e per conservare le opere d'arte che lo corredano, durante il sessennio 1902-08, per complessive L. 204,830.59. Documenti 24 ottobre. Dep. provv. L. 10,000. Fatali senza ulteriore avviso 19 novembre, ore 12.

R. Prefettura di Salerno (4 novembre, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori di consolidamento e completamento occorrenti lungo il 3° tronco della strada provinciale di 1ª serie n. 10, denominata Cuccaro-Sanza, da Rofrano alla normale 796 sotto Montano, per complessive L. 122,067.64. Documenti 24 ottobre. Deposito provvisorio L. 5000.

R. Prefettura di Genova (6 novembre, ore 10). — Appalto dei lavori occorrenti alla escavazione dei porti, strade e spiaggie aperte delle provincie di Genova e di Porto Maurizio durante il sessennio 1902-08, per complessive L. 1,150,000. Docum. 27 ottobre. Deposito provvis. L. 50,000. Fatali senza ulteriore avviso 17 novembre, ore 12.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Generale R. Arsenale di Spezia e Napoli (24 ottobre, ore 11, secondo inc.). — Appalto della fabbricazione di tonnellate 116 di ferro fino con materiale da provvedersi dalla R. Marina per complessive L. 22,040, provv. agg. coi rib. del 7.25 e del 5.05 0[0 e cioè per L. 19,409.77. Risultati d'asta 29 ottobre, ore 11. Cauzione L. 2200.

Direzione Artiglieria Arsenale da Costruzione di Torino (24 ottobre, ore 10, definit.). — Fornitura di litantrace grasso per fucine, tonnellate 200 a L. 40, L. 8000. Deposito provvisorio L. 800. Consegna 40 giorni.

Direzione Officina Costruz. Artiglieria di Torino (28 ott., ore 9, definit.). — Fornit. di kg. 3000 di olio d'oliva ordinario a L. 1.20, L. 3600. Cauz. L. 360. Consegna 30 giorni.

— 29 ott., ore 9, definit.). — Fornitura di kg. 1000 di olio minerale per cilindri di macchine a vapore a L. 0.60, L. 600; kg. 1500 di olio minerale per trasmissioni e macchine diverse a L. 0.45, L. 675; totale L. 1275. Cauz. L. 128. Consegna 30 giorni.

Direzione Officina Costruz. Artiglieria di Napoli (30 ottobre, ore 14, definit.). — Fornitura di piombo in pani kg. 172,050 a L. 0.38 per L. 65,379. Cauz. L. 6538. Consegna 40 giorni.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Ottobre 4	Ottobre 11
Azioni Ferrovie Biella	L. 544	544
» » Mediterranee	» 441	438
» » Meridionali	» 652.50	650.50
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	» 400	400
» » » (2ª »)	» 385	385
» » Secondarie Sarde	» 230	225 ex
» » Sicule	» 654	654
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.*	» 339.50	345.50
» » Cuneo 3 0[0	» 360	360
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1[2 %	» 99.80	100
» » Mediterranee 4 0[0	» 500.25	500.25
» » Meridionali	» 331.50	331.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 313.50	315
» » » 2ª emiss. »	314.50	313
» » Sarde, serie *A*	» 335	335
» » » serie *B*	» 335	335
» » » 1879	» 335	335
» » Savona	» 362	360
» » Secondarie Sarde	» 503.50	503.50
» » Sicule 4 0[0 oro	» 518	518
» » Tirreno	» 509	509
» » Vittorio Emanuele	» 360	365

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1902-1903. — *Dal 21 al 30 Settembre 1902. — 9ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	**4760**	**4737**	+ **23**	**1065**	**1033**	+ **32**
Media	**4760**	**4737**	+ **23**	**1045**	**1033**	+ **12**
Viaggiatori	1,750,599.39	1,728,226.14	+ 22,373.25	81,529.75	80,229.50	+ 1,300.25
Bagagli e cani	88,799.02	89,848.58	— 1,049.56	3,030.37	3,077.53	— 47.16
Merci a G.V. e P.V. acc.	475,527.68	416,131.49	+ 59,396.19	17,809.47	15,585.03	+ 2,224.44
Merci a P. V.	2,055,666.23	1,929,315.96	+ 126,350.27	83,556.63	73,003.08	+ 10,553.55
TOTALE	4,370,592.32	4,163,522.17	+ 207,070.15	185,926.22	171,895.14	+ 14,031.08
		Prodotti dal 1° Luglio al 30 Settembre 1902.				
Viaggiatori	15,828,207.80	15,010,414.57	+ 817,793.23	840,678.64	781,969.13	+ 58,709.51
Bagagli e cani	716,892.21	680,958.65	+ 35,933.56	26,599.35	24,824.56	+ 1,774.79
Merci a G.V. e P. V. acc.	3,188,812.54	3,097,820.62	+ 90,991.92	120,613.80	116,091.65	+ 4,522.15
Merci a P. V.	18,240,929.22	17,794,359.89	+ 446,569.33	726,619.64	703,545.14	+ 23,074.50
TOTALE	37,974,841.77	36,583,553.73	+ 1,391,288.04	1,714,511.43	1,626,430.48	+ 88,080.95
		Prodotto per chilometro.				
della decade	918.19	878.94	+ 39.25	174.58	166.40	+ 8.18
riassuntivo	7,977.91	7,722.94	+ 254.97	1,640.68	1,574.47	+ 66.21

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1902-903. — *8ª Decade — Dall'11 al 20 Settembre 1902*

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1902	111,622.00	3,416.00	14,454.00	138,069.00	450.00	268,011.00	618.00	434.00
1901	107,306.00	2,802.00	13,657.00	148,839.00	455.00	273,059.00	618.00	442.00
Differenze nel 1902	+ 4,316.00	+ 614.00	+ 797.00	— 10,770.00	— 5.00	— 5,048.00	»	— 8.00
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 SETTEMBRE 1902.					
1902-903	865,399.00	19,479.00	145,686.00	1,200,521.00	13,726.00	2,244,811.00	618.00	3,956.00
1901-902	801,282.00	16,997.00	144,809.00	1,195,701.00	14,108.00	1,172,897.00	618.00	3,516.00
Differenze nel 1902-903	+ 64,117.00	+ 2,482.00	+ 877.00	+ 4,820.00	— 382.00	+ 71,914.00	»	+ 440.00
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1902	33,838.00	1,047.00	4,085.00	27,916.00	117.00	67,003.00	482.00	139.00
1901	36,159.00	1,063.00	4,333.00	23,273.00	132.00	64,960.00	482.00	135.00
Differenze nel 1902	— 2,321.00	— 16.00	— 248.00	+ 4,643.00	— 15.00	+ 2,043.00	»	+ 4.00
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 SETTEMBRE 1902					
1902-903	310,541.00	6,188.00	39,587.00	198,252.00	1,081.00	555,649.00	482.00	1,158.00
1901-902	284,373.00	5,394.00	36,225.00	159,722.00	1,107.00	486,821.00	482.00	1,010.00
Differenze nel 1902-903	+ 26,168.00	+ 794.00	+ 3,362.00	+ 38,530.00	— 26.00	+ 68,828.00	»	+ 148.00
				STRETTO DI MESSINA				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1902	4,565.00	165.00	561.00	1,975.00	»	7,266.00	28.00	316.00
1901	6,230.00	160.00	460.00	1,522.00	»	8,372.00	28.00	364.00
Differenze nel 1902	— 1,665.00	+ 5.00	+ 101.00	+ 453.00	»	— 1,106.00	»	— 48.00
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 SETTEMBRE 1902.					
1902-903	37,661.00	1,007.00	4,106.00	15,590.00	»	58,364.00	28.00	2,538.00
1901-902	30,073.00	1,006.00	3,401.00	12,113.00	»	46,593.00	28.00	2,026.00
Differenze nel 1902-903	+ 7,588.00	+ 1.00	+ 705.00	+ 3,477.00	»	+ 11,771.00	»	+ 512.00

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI – Londra (2) 1a classe	Londra (2) 2a classe	Parigi (3) 1a classe	Parigi (3) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO – Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Londra (4) validità	Parigi (5) 1a classe	Parigi (5) 2a classe	Parigi (5) validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais e via Boulogne) .	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	178 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a classe		1a,2a,3a classe	1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a, 2a e 3a classe		Treno lusso PENINSULAR EXPRESS part. da Londra il venerdì
				(*)		(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	—			11 — a.		—		—
Douvres. . . . . . . —	11 05 a.			1 — p.		11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
	(F) W.R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 30 p.		3 — p.		1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.			↓		↓	2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.						2 31 a.		
Folkestone . . Par.			11 50 a.		4 10 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime o. E. oc. Arr.			1 30 p.		5 50 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.			1 34 p.		5 54 p.			
		↓			(F) W.R.			
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.			2 10 p.		6 17 p.			
Boulogne (Buffet) Central Arr.		2 12 p.	2 15 p.	↓	6 22 p.	↓		↓
Boulogne (Buffet) Central Par.	↓	2 25 p.			6 25 p.			
Amiens (Buffet) Arr.		4 12 p.		5 16 p.	—	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.		4 17 p.		5 21 p.	—	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.	6 05 p.		6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		Per la grande cintura
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	—	6 33 p.		7 58 p.	9 21 p.	7 08 a.		
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	7 16 p.		8 42 p.	10 01 p.	7 43 a.		
	1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)		1a 2a cl.	1a 2a cl.	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	9 35 p.	10 20 p.	10 30 p.	9 20 a.	2 — p.	↓
Dijon . . . . Arr.	12 18 p.	1 31 a.	2 16 a.	2 48 a.	3 40 a.	2 17 p.	7 08 p.	9 35 a.
Evian . . . . . —	1 14 p.	8 27 a.	—	—	1 14 p.	10 48 p.	—	—
Genève . . . . —	10 45 a.	—	7 51 a.	—	11 16 a.	7 38 p.	—	—
Chamonix . . . . . —	6 21 p.	10 49 a.	—	—	6 21 p.	—	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	9 05 a.	6 12 a.	—	7 01 a.	10 19 a.	7 01 p.	12 23 a.	1 46 p.
Chambéry . . . . . . —	9 37 a.	6 41 a.	—	7 25 a.	10 55 a.	7 35 p.	12 47 a.	2 06 p.
Modane . . . . —	1 46 p.	—	—	10 02 a.	8 04 p.	—	3 34 a.	4 51 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	18 55	—	—	14 22	4 55	—	8 20 a.	21 16
Torino. . . . . . . Par.	20 —	—	—	14 50	6 45	—	8 45	
Novara . . . . . . Arr.	21 56	—	—	16 47	9 14	—	10 55	
Milano . . . . . . Arr.	23 05	—	—	17 45	10 15	—	12 6	
Venezia . . . . . . Arr.	—	—	—	23 30	—	—	18 45	
Torino. . . . . . . Par.	20 05	—	—	15 —	5 25	—	8 40	Sleeping-cars con Dining-car
Genova . . . . . . Arr.	23 20	—	—	18 25	8 45	—	12 —	
San-Remo . . . —	5 45	—	—	23 33	—	—	16 44	
Pisa. . . . . —	3 20	—	—	23 25	12 35	—	17 —	
Firenze . . . . —	7 15	—	—	1 20	17 28	—	19 15	
Livorno. . . . —	5 36	—	—	0 7	15 5	—	18 —	
Roma . . . . —	10 10	—	—	7 —	19 15	—	23 48	
Napoli . . . . —	18 35	—	—	13 36	0 35	—	7 —	
Brindisi . . . . —	—	—	—	8 16	—	—	18 7	↓
Torino. . . . . . . Par.	20 05	—	—	—	—	—	8 40	21 30
Alessandria . . . . Arr.	21 32	—	—	—	—	—	10 18	22 59
Bologna . . . . —	2 31	—	—	—	—	—	14 50	3 01
Ancona . . . . —	7 13	—	—	—	—	—	23 —	6 40
Brindisi. . . . —	21 48	—	—	—	—	—	10 59	17 20
Firenze . . . . —	6 34	—	—	—	—	—	18 3	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	13 10	—	—	—	—	—	23 25	
Napoli. . . . . . . Arr.	18 35	—	—	—	—	—	7 —	

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . Par.	8 50	—	—	15 5	Lusso	—	—
Roma . . . . —	14 30	—	—	23 10	—	—	—
Firenze . . . . —	21 10	—	—	6 10	—	—	—
Brindisi . . . . —	7 —	—	—	17 33	—	—	—
Ancona . . . . —	20 25	—	—	5 35	—	—	—
Bologna. . . . . —	1 35	—	—	10 30	—	10 30	—
Alessandria . . . . . —	7 15	—	14 20	17 10	—	21 55	—
Torino. . . . . . . Arr.	9 2	—	16 05	19 10	—	23 35	—
Brindisi. . . . . . Par.	—	—	18 35	—	—	9 42	—
Napoli. . . . . —	8 50	—	15 50	—	—	23 15	—
Roma . . . . —	14 50	—	21 —	—	14 20	8 15	—
Livorno . . . . —	21 6	—	2 —	8 30	19 25	13 15	—
Firenze . . . . —	19 35	—	21 5	7 15	17 30	12 10	—
Pisa. . . . . —	23 15	—	3 5	9 8	20 45	15 —	—
San Remo . . . —	18 32	—	1 45	8 9	—	14 15	—
Genova . . . . —	3 5	—	7 5	14 55	0 35	20 —	—
Torino. . . . . . . Arr.	7 —	—	10 25	19 10	4 50	23 35	—
Venezia . . . . . . Par.	—	—	—	8 45	—	14 —	—
Milano . . . . . . Par.	—	—	7 5	16 —	—	20 15	—
Novara . . . . —	—	—	8 7	17 1	—	21 15	—
Torino. . . . . . . Arr.	—	—	10 20	19 5	—	23 10	—
	(D)						
Torino. . . . . . . Par.	7 45	—	13 30	19 30	—	—	24 —
Modane (ora franc.) . —	11 40 a.	—	5 45 p.	10 22 p.	—	—	3 20 a.
Chambéry . . . . . . —	8 8 p.	—	9 15 p.	12 36 a.	—	6 46 a.	5 57 a.
Aix-les-Bains . . . . —	3 43 p.	—	9 47 p.	12 59 a.	—	7 18 a.	6 20 a.
Chamonix . . . . . . —	7 40 a.	—	4 20 p.	—	—	—	—
Evian . . . . . —	12 37 p.	—	7 22 p.	—	—	4 3 a.	—
Genève . . . . —	1 50 p.	—	7 35 p.	9 28 p.	—	5 55 a.	3 27 a.
	1a cl.						
Dijon . . . . —	11 37 p.	—	2 39 a.	5 22 a.	—	1 25 p.	11 33 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	5 — a.	—	7 23 a.	9 41 a.	—	6 21 p.	5 15 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 11 a.		—	10 19 a.	—	6 50 p.	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	7 52 a.		—	11 4 a.	—	7 42 p.	
	1a,2a,3a	1a 2a cl.	(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl. W.R.(A)		*Pranzo* 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	8 15 a.	—	9 45 a.	11 35 a.	—	9 — p.	
Amiens (Buffet) Arr.	9 52 a.	—		1 — p.	—	10 46 p.	
Amiens (Buffet) Par.	9 57 a.	—		1 4 p.	—	10 51 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	11 28 a.	—			—		
Boulogne (Buffet) Central Par.	11 30 a.	11 40 a.			—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.	11 35 a.	—			—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.	11 50 a.	—			—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora E. oc. Par.	11 46 a.	—			—	↓	
Folkestone . . . Par.	2 — p.	—			—		
Boulogne-Tintelleries Arr.		11 44 a.	↓	↓	—	12 31 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.		11 46 a.			—	12 33 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.		12 27 p.		2 55 p.	—	1 12 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.		1 5 p.	1 5 p.	3 01 p.	—	1 21 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.		1 20 p.		3 19 p.	—	1 39 a.	
Calais Maritime ora Eur. occ. Par.		1 16 p.		3 15 p.	—	1 35 a.	
Douvres. . . . . . . —	↓	3 5 p.		5 15 p.	—	3 40 a.	
Londres Victoria . Arr.		—		7 — p.	—	—	
Londres Ch.-Cross. Arr.	3 45 p.	4 55 p.		—	—	5 40 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — *Vetture dirette da Boulogne verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Boulogne a Milano e Venezia col treno che parte da Boulogne alle 6.17 p. e da Parigi-Lione alle 10.20 ant. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Calais col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 11.35 ant. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino.

TORINO, 1902 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2.

ANNO XXXV. Sabato, 18 Ottobre 1902 NUM. 42.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

LE VISITE DEL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI

(*Vedi numero precedente*).

Alle linee elettriche della Valtellina.

Venerdì, 10, ebbe luogo la visita alle linee Valtellinesi per parte del Ministro Balenzano e del Sotto-Segretario ai Lavori Pubblici, on. Niccolini. Vi presero parte il Presidente dell'Adriatica, principe Corsini; il Vice-Presidente, comm. G. Bassi; gli amministratori, senatore Vigoni e comm. Decio; i Direttori generali delle due grandi Reti, comm. Oliva e Borgnini; il comm. Ravà, l'ispettore superiore, comm. Crosa, e gli alti funzionari delle Società ferroviarie e dell'Ispettorato governativo.

Al Ministro si accompagnarono anche i deputati Marcora, Gavazzi, Casciani e Crespi.

La partenza da Milano seguì alle 8.30; a Lecco fuvvi un breve asciolvere, e di là si proseguì con trazione elettrica direttamente per Morbegno. Da questa stazione gli intervenuti furono condotti in carrozza alle officine elettriche, ove tanto il Ministro che l'on. Niccolini si mostrarono ammirati dell'imponenza dell'impianto e del suo perfetto funzionamento. Vollero altresì rendersi conto del modo d'introduzione dell'acqua del canale nei grossi tubi che la portano alle turbine, ed entrambi accompagnati dai tecnici della Società ferroviaria, salirono, sotto una pioggia insistente, ad un'altezza di 30 metri, mostrandosi sommamente soddisfatti di quanto avevano veduto.

Ritornati a Morbegno, si ripartì per Sondrio, ove si arrivò poco dopo le 13 pel pranzo, egregiamente servito all'Hôtel della Posta.

Allo *champagne* prese primo la parola il principe Corsini, presidente dell'Adriatica, dando il benvenuto al Ministro ed al Sotto-Segretario, esprimendo sentimenti di riconoscenza per la visita e pel vivo interessamento addimostrato dalle LL. EE., dichiarando che la Società ne conserverebbe ben gradita ricordanza.

Dopo il Presidente, prese la parola il Direttore generale, comm. Borgnini, ringraziando il Ministro a nome del personale e constatando l'esito dell'esperimento tentato con tanto ardire; domandò recisamente al Ministro che, assodata la vittoria del tentativo cui la Società si era accinto con grave spesa ed incertezza grande, si dovesse poi senza titubanza estendere la trazione elettrica anche al tronco Lecco-Milano.

L'importanza del discorso del Direttore generale ed il ragguardevole interesse per Milano, racchiuso nella domanda rivolta al Ministro, ci induce a dare qui sotto il testo del discorso stesso.

Parlò poi molto felicemente il sindaco di Sondrio, ripromettendosi vantaggi per la Valtellina dal grande esperimento che si sta svolgendo ed esprimendo la sua soddisfazione che l'ardita iniziativa siasi esplicata in terra valtellinese.

Al Presidente, al Direttore generale ed al Sindaco rispose brillantemente il Ministro. Dopo avere ringraziato il Presidente ed il Sindaco, ebbe un vivo encomio per l'iniziativa della Mediterranea e dell'Adriatica di attuare su vasta scala esperimenti di trazione elettrica che mettessero a confronto i pregi di due diversi sistemi, ed assicurò che ne avrebbe con amore studiate le risultanze per poi curare con ogni buon volere l'estensione di quello fra i due sistemi che si sarebbe chiarito più acconcio per favorire il benessere economico del paese, specialmente in quelle plaghe ove l'abbondanza di forze idrauliche ne rendessero facile e non dispendiosa l'applicazione.

Il Ministro lasciò poi chiaramente intendere di essere disposto di assecondare la richiesta della Società Adriatica di prolungare sino a Milano la trazione elettrica.

Seguirono brevi discorsi degli on. Marcora e Gavazzi, auguranti beneficii dalla visita del Ministro.

Prese la parola anche l'ing. Saldini, presidente della Società della Trazione elettrica, felicitandosi pel proposito manifestato dal Ministro di mettere a raffronto in una pacifica gara i due diversi sistemi di trazione ed espresse la preferenza sua pel sistema a corrente polifase, al quale i tecnici da lui dipendenti avevano contribuito con tanto amore ed abilità colla costruzione della grandiosa diga e del canale di condottura delle acque all'officina centrale.

Chiuse la serie dei discorsi un'allocuzione in tedesco del Direttore generale della Società Ganz, inneggiando egli pure alla riescita dell'esperimento.

Partito il treno da Sondrio dopo le 3 pom., entrava a Milano alle 7 1|4. Ecco

Il discorso del Direttore generale dell'Adriatica.
La trazione elettrica sulla Lecco-Milano.

Eccellenza,

Ringrazio V. E. di avere colla gradita sua presenza incoraggiato i nostri tecnici, i quali, fraternamente associati con quelli della Ditta Ganz e della Società della Trazione elettrica, indefessamente attendono con tutte le forze dell'ingegno e la tenace volontà a risolvere completamente e praticamente l'arduo problema dell'applicazione alla trazione in servizio ordinario dei treni, della corrente trifase ad atto potenziale, sgombrando dai numerosi ostacoli l'ardua via che deve guidarli alla sospirata meta.

Quando, tre anni or sono, il Governo ci accordò l'autorizzazione di sperimentare la corrente elettrica sulle ferrovie, pose due condizioni all'adozione stabile del nuovo sistema: la prima che esso presentasse, quanto a sicurezza e regolarità di servizio, garanzie uguali alla trazione a vapore, e la seconda che non gli fosse inferiore dal lato economico. Fra tutte le linee della Rete, noi demmo la preferenza, per stabilire il nostro campo d'istruzione, alle linee valtellinesi per poterci assicurare, collo sbarramento dell'Adda, un'imponente produzione d'energia, e perchè quelle linee, colle numerose gallerie, colle forti pendenze e col tracciato tormentato da numerose e strette curve, ci offrivano il mezzo più acconcio di soddisfare, vincendo tante difficoltà accumulate, alla prima condizione del programma.

Le lunghe e continuate esperienze, eseguite senza che fossero funestate dal minimo inconveniente, l'autorizzazione all'esercizio elettrico accordata dal Governo dopo minutissime indagini, dapprima ai tronchi Colico-Sondrio e Colico-Chiavenna, e in questi giorni all'intera linea Lecco-Sondrio-Chiavenna e la propria nostra esperienza, ci fanno persuasi che la prima condizione del programma è pienamente soddisfatta. Rimane la seconda, che è di dimostrare la convenienza dell'esercizio elettrico anche dal lato economico.

A dare questa seconda dimostrazione sono completamente disadatte, per lo scarso loro traffico, le linee valtellinesi. Il nostro programma è sempre stato quello di affermare che, quando l'energia elettrica si potesse ottenere a buone condizioni e in quantità sufficiente, la locomotiva elettrica a corrente trifase e ad alto potenziale avrebbe battuto la locomotiva a vapore, e ora siamo in debito di dimostrarlo. Ma questa dimostrazione noi la daremo sopra una linea di gran traffico, come la Lecco-Milano, che ha un prodotto di L. 37,000 per chilometro e che trasporta treni viaggiatori e merci della massima portata consentita dalle attuali nostre locomotive in servizio. Noi vogliamo dimostrare che treni eguali, e anche più pesanti e con maggiore velocità e con minore spesa, li trasporteremo colla locomotiva elettrica ad alto potenziale, alla quale mando fin d'ora l'augurio contenuto nel verso del poeta: « Qui si parrà la tua nobiltate », giacchè il suo trionfo in servizio sicuro e regolare sarà per molte ragioni tutta una rivoluzione economica.

Noi abbiamo a Morbegno un impianto idraulico capace attualmente di produrre un'energia di 6000 e, coll'aggiunta di un nuovo alternatore, di 8000 cavalli elettrici. La trazione dei treni delle Valtellinesi ne richiede un migliaio o poco più. Abbiamo quindi tale forza disponibile da potere impegnare la lotta sulla Lecco-Milano. La corrente elettrica possiede due proprietà caratteristiche preziosissime per la sua applicazione alla trazione dei treni: la prima consiste nella estrema facilità con cui si presta a moltiplicare il numero dei treni, ad adattare gli orari ai gusti e ai comodi dei viaggiatori; e la seconda nel restituire in tanta energia la maggior parte del lavoro sviluppato dalla gravità nella discesa dei treni sui tratti in pendenza. Con tutte queste doti, io non dubito punto che, quando la locomotiva elettrica ad alto potenziale avrà fatto la sua apparizione alla stazione centrale di Milano, e quando vengano applicate speciali tariffe locali ridotte, gl'incantevoli monti valtellinesi e le ridenti spiaggie del Lario diventeranno ben presto un suburbio di Milano. E se, com'è probabile, una ferrovia elettrica di montagna allaccierà fra non molto le linee valtellinesi alle reti ferroviarie dei Grigioni, attraverso la Engadina, la gran linea Milano-Sondrio-Chiavenna non tarderà a dare col nuovo sistema così elegante, potente e proteiforme, tale un aumento di traffico quale sarebbe vano sperare colla meno agile trazione a vapore.

Una proposta trovasi allo studio per l'armamento elettrico della Lecco-Monza-Milano, e quando V. E. si degni approvarla, noi le daremo pronta esecuzione. Riuscendo vittoriosi in questo nuovo tentativo e la trazione a corrente trifase ad alto potenziale acquistando definitivamente diritto incontrastato di cittadinanza sulle ferrovie nazionali, nuovi orizzonti si schiuderanno all'avvenire economico di quelle fortunate regioni italiane, cui natura fu prodiga di corsi d'acqua abbondante e perenne.

Eccellenza, nella patria dell'immortale scopritore della elettricità è debito nostro di mantenerci fermi all'avanguardia nella cultura delle scienze elettriche nelle varie sue manifestazioni, per la qual cosa io spero non sia vana lusinga la reverente fiducia della Società di avere in questo nuovo tentativo consenziente la E. V., che, anche recentemente in Parlamento, diede così alta prova del suo interesse pel miglioramento della viabilità nazionale.

Noi tutti osiamo confidare che la visita di V. E. alle linee valtellinesi sia foriera di copiosi e fecondi resultati.

L'UTILIZZAZIONE DEL MATERIALE ROTABILE
NEL GRANDE TRAFFICO AUTUNNALE

Una circolare delle Ferrovie Prussiane.

Nell'autunno, ai traffici normali aggiungendosi quelli della massima parte dei prodotti agricoli e quelli degli approvvigionamenti generali per l'inverno, quasi sempre, e non soltanto in Italia, si leva il coro delle lamentele per la asserita deficienza di trasporti in genere e di date qualità di carri in ispecie.

In vista di ciò la Direzione ferroviaria di Essen, la cui rete è situata in quel meraviglioso distretto industriale e carbonifero della Ruhr, dove il movimento è intensissimo, rivolge ai propri clienti la seguente raccomandazione, sulla quale, nelle speciali condizioni del nostro traffico, troviamo opportuno di richiamare l'attenzione del pubblico nostrano:

« L'aumento, che regolarmente ogni autunno si verifica nei trasporti di carboni e cock, di mattonelle d'antracite e lignite, di prodotti agricoli e di altre materie di consumo invernale, anche nel corrente anno, nei mesi da settembre a dicembre, farà gravare sull'esercizio ferroviario le sue maggiori esigenze, specialmente per ciò che concerne la fornitura di carri sia aperti che chiusi. Onde soddisfare senza gravi inconvenienti le esigenze di questo maggior traffico nei Distretti industriali e carboniferi, e principalmente nel bacino della Ruhr, è necessario che gli sforzi dell'Amministrazione ferroviaria siano assecondati da tutti gli utenti. Quindi, per quanto riguarda l'impiego di carri aperti, occorre anzitutto che l'approvvigionamento dei carboni, ecc., occorrenti per l'economia domestica, sia fatto fin d'ora e non differito al l'epoca del raccolto delle bietole (principio ottobre-fine di novembre), in cui è fortemente impegnata questa specie di carri. Relativamente poi alle merci da trasportarsi in carri chiusi, è di massima importanza che i grandi trasporti di concimi chimici non siano agglomerati in epoche fisse e limitate, ma ripartiti opportunamente in tutta l'annata, in modo che si possa mettere sempre in tempo a disposizione il materiale adatto, attenuando in tale guisa

gli effetti della deficienza. Per tutti indistintamente i carri devesi poi aver la massima cura onde utilizzare nei trasporti a carro completo l'intiera portata dei vagoni e provvedere al loro più sollecito carico e scarico, affinchè si possa rimandare il più possibile l'attuazione dell'eccezionale riduzione dei termini di carico e scarico.

« Preghiamo pertanto tutti gli interessati di volere nel prossimo autunno conformemente procedere e prendere a tempo, nell'interesse generale, i suindicati necessari provvedimenti ».

UNIONE DELLE FERROVIE ITALIANE D'INTERESSE LOCALE

Riceviamo e pubblichiamo:

Spettabile Direzione del « Monitore delle Strade Ferrate »
TORINO.

Nel n. 40 del 5 corr., di codesto spettabile periodico si riporta, come il Presidente del Comitato dell'Unione, dopo l'inclusione nella legge sulla costruzione delle Ferrovie complementari, di un articolo riguardante l'esercizio economico di ferrovie concesse all'industria privata (articolo che non è punto conforme ai desiderati delle ferrovie private, nè al voto del Parlamento), siasi rivolto all'Eccelso Ministero dei Lavori Pubblici per avere schiarimenti in merito. Aggiunge constargli che il presidente stesso abbia ricevuto dal prefato Ministero assicurazioni che i dubbi sollevati « non reggono imperocchè il Governo ritiene di » aver risolto coll'art. 11 surricordato, la questione della » estensione del servizio economico alle linee concesse al » l'industria privata nel senso dell'ordine del giorno votato » dalla Camera dei Deputati il 29 maggio 1901 ».

A proposito della questione devo premettere che, l'Eccelso Ministero non rispose in argomento, nè certamente avrebbe potuto rispondere nel senso dianzi esposto ad una domanda la quale poneva in evidenza come il nuovo articolo di legge fosse la negazione di quanto il voto della Camera voleva concesso alle ferrovie private.

La contraddizione può benissimo passare inosservata a chi non abbia sott'occhio i precedenti della vertenza, nonchè il voto della Camera, ed infatti vedo che, come ad altri, ciò accadde anche a codesta On. Direztone; voglia pertanto perdonarmi se mi permetto di chiarire con questo scritto la questione.

La legge 9 giugno 1901 accordava alle grandi reti diverse facilitazioni per l'esercizio economico a tariffa ridotta, delle linee di traffico limitato. Fra queste facilitazioni eravi la conversione della tassa fissa di bollo sui biglietti in una aliquota del 2 0|0 sul prodotto del trasporto viaggiatori, e la riduzione della tassa erariale del 13 0|0, attualmente applicata sul prodotto medesimo, abbassandola fino al limite del 2 0|0; tuttociò senza alcuna restrizione, nè eccezione salvo quella che le facilitazioni fossero applicabili a linee il cui prodotto non superasse le 10.000 lire al chilometro.

La legge stessa poi ammetteva che le agevolezze potessero essere accordate in tutto od in parte alle ferrovie concesse all'industria privata *quando intervengano speciali accordi per assicurare un provento non inferiore a quello in corso per la tassa di bollo e per l'imposta sui trnsporti e che le linee non sieno concorrenti alle Ferrovie dello Stato.*

Era evidente che la condizione elastica della concorrenza escludeva di per sè molte linee esercite dall'industria privata dal poter invocare facilitazioni qualsiasi. Ma, astrazione fatta da ciò, il dover assicurare al Governo il gettito precedente della tassa di bollo ed erariale nei irasporti, poneva a carico dell'esercente non solo il rischio di un minor beneficio *netto* in dipendenza di un ribasso di tariffa (poichè il ribasso avrebbe bensì creato un maggior movimento, ma avrebbe anche causato una maggiore spesa di esercizio); ma esso esercente avrebbe per soprappiù dovuto compensare al Governo la differenza in meno degli introiti che il Governo avrebbe fatto in dipendenza della riduzione della tassa erariale e di bollo.

Non poteva infatti il Governo supporre che riducendo dal 13 0|0 al 2 0|0, la tassa erariale sui trasporti, l'aumento di movimento (che perciò avrebbe dovuto essere più che sestuplicata) potesse di per sè compensare la riduzione; quindi una buona parte di questa riduzione che il Governo accordava sarebbe caduta sulle spalle della Società esercente.

In sostanza dunque la legge del 9 giugno 1901, autorizzava il Governo a permettere alle Società private, le quali si obbligavano a pagare al Governo quanto pagavano prima di tasse, di ridurre la tariffa, pel pubblico, cosa questa che potevano fare anche senza l'art. 8 della legge in questione.

L'Unione, appoggiata dai voti di molte ed importanti Camere di Commercio del Regno, senza punto eccepire sul limite di prodotto fissato dalla legge sopraccennata, protestava contro l'ineguaglianza di trattamento che veniva fatto alle ferrovie concesse all'industria privata di fronte alle grandi reti, e la Camera dei Deputati emetteva quindi il voto seguente:

« La Camera invita il Governo a voler, tenuto conto dei » risultati che darà l'esperimento dell'esercizio economico » sulle ferrovie a traffico limitato, comprese sulle Reti » Mediterranea, Adriatica e Sicula, presentare quanto prima » sarà possibile un disegno di legge che estenda alle fer» rovie private le agevolezze concedute dal presente pro» getto alle ferrovie dello Stato ».

Dopo tuttociò viene alla luce l'art. 11 della legge sulle ferrovie complementari il quale dice:

« Su tutte le ferrovie concesse all'industria privata potrà » con Decreto Reale essere autorizzata l'applicazione del » regime economico di esercizio *con le norme e modalità » sancite dalla legge 9 giugno 1901, n. 229*, qualunque » sia il loro prodotto chilometrico ».

Chiunque legga quell'articolo lo interpreta come la conferma delle restrizioni incluse nella legge del giugno 1901, salvo solo l'estensione del limite di traffico chilometrico, la quale estensione può tornare a vantaggio delle grandi reti, non già delle ferrovie esercite dall'industria privata. per le quali la legge non trova applicazione.

Se pertanto il Ministero dei Lavori Pubblici ritenne di dare maggiore estensione alla legge nell'esercizio economico mentre non aveva più sott'occhio i termini della questione, certamente non poteva rispondere al Presidente dell'Unione di avere soddisfatto al voto del Parlamento allorquando le domande dell'Unione ponevano in evidenza che l'art. 11 della Legge sulle Ferrovie Complementari conferma le condizioni ristrettive che la Camera voleva abrogate.

Ciò credo necessario di rendere di pubblica ragione per dissipare un equivoco che certo non può nè deve sussistere più a lungo, perchè, oltre al tornare di danno alle Società private, toglie al pubblico, servito dalle linee di queste, la possibilità di vedere attivato su di esse l'esercizio economico con forti riduzioni di tariffe.

Persuaso che la nota cortesia di codesta on. Direzione vorrà far posto alla integrale inserzione di questo mio scritto nel pregiato suo periodico, ringrazio fin d'ora e mi professo con distinta considerazione

Devotissimo
Ing. CAMPIGLIO
Presidente dell'Unione delle Ferrovie Italiane d'interesse locale.

Da nostre informazioni possiamo assicurare che il Ministero dei Lavori Pubblici è disposto, nel limite del possibile e senza soverchio sacrifizio dell'Erario, a far buon viso ai desideri delle Ferrovie di interesse locale per quanto riguarda la estensione del servizio economico alle linee da esse esercitate.

LO SCIOPERO DEI TRAMWAYS DI GINEVRA

I giornali politici si sono largamente occupati di questo sciopero, che minacciava di assumere un'inquietante gravità e che fortunatamente terminò senza gravi conseguenze.

Crediamo utile ricordare i precedenti di questo conflitto originato da cause finanziarie.

La Compagnia attuale delle tramvie elettriche è una Società inglese che ha speso 22 milioni per riscattare l'antica Compagnia delle tramvie svizzere; la Compagnia ginevrina delle ferrovie a scartamento ridotto costruì una serie di nuove linee verso Hermance, Versoix, Jonction-Parc des Eaux-Vives, Rond-point, Carouge-Mon-Repas, ecc. Tutte le reti furono uniformate sia a scartamento ridotto che a trazione elettrica.

I lavori fecersi rapidamente e costarono somme enormi; il materiale è nuovo ed ha assorbito pure dei capitali considerevoli; le grandi vetture gialle della linea di Annemasse costano 24,000 franchi l'una. Insomma, le spese raggiunsero una somma tale, che i prodotti sono lungi dall'essere sufficienti per rimunerare questo enorme capitale. Il primo anno di esercizio ha dato un po' più dell'uno per cento oltre le spese di esercizio; l'anno corrente è migliore e darà forse il 2 0|0. Il gruppo americano, che ha grossi capitali nell'impresa, ha trovato i risultati insufficienti ed ha eccitato il signor Laval, allora direttore della C. G. T. E. di fare produrre il 5 0|0. Laval, che conosce bene la sua rete e le condizioni di esercizio ha dichiarato la cosa impossibile e preferì ritirarsi. Il 16 agosto, il direttore designato dal gruppo americano, signor Bradford, prese possesso della direzione.

In sette settimane della sua direzione vi furono due scioperi.

Assunto alla direzione col mandato di ridurre le spese, il signor Brodfard vi si accinse risolutamente, e vidersi subito i primi sintomi del malcontento nel personale.

Il sabato, 30 agosto, la Direzione fece affiggere un ordine di servizio licenziante 44 impiegati del deposito per il 12 settembre. La stessa sera riunivasi un'assemblea e il mattino dopo lo sciopero generale dei tramways era dichiarato. Esso fu completo. Il personale intiero scioperò. Esso comprende 98 wattmen, 98 conduttori, 65 operai del deposito, 50 delle officine, 66 soprannumerario, 50 operai della linea, 12 del servizio aereo, 30 controllori e personale delle stazioni, più 20 impiegati degli uffici; in totale 489.

Il Sindacato aveva allora alla sua testa un avvocato, Moosbrugger, redattore del *Genevois*, deputato radicale, consigliere municipale, e Gonvers, che è un wattman.

Il pubblico fu quasi unanime ad approvare questo primo sciopero e la solidarietà del personale di trazione con quello del deposito.

Questo sciopero completo durò due giorni. Il 1° settembre, dopo varie assemblee e trattative, le due parti convennero di sottoporre le rivendicazioni del personale al Consiglio di Stato.

Il Governo designò una Commissione di tre membri per esaminare la questione: M. H. Fageg, presidente; Thiebaud, capo del dipartimento delle ferrovie, e Odier, il solo giurista del Consiglio.

Il giorno seguente, in attesa della decisione del Governo, il servizio riprendevasi.

Il 12 settembre la sentenza fu resa, ed essa era favorevole al personale, che ottenne soddisfazione in quasi tutti i punti; reintegrazione dei 44 impiegati, interdizione del controllo femminile, modificazione al questionario trovato troppo inquisitoriale, ecc.

Si credette allora che tutto fosse finito. Qualche giorno dopo si seppe che il personale era nuovamente malcontento. A torto od a ragione, diceva che le clausole dell'arbitrato non erano state osservate. Il Comitato formulò le sue lagnanze in una lettera del 25 settembre al Consiglio di Stato. La Compagnia si difese ed il Governo dichiarò che le sue spiegazioni erano sufficienti e l'arbitrato era stato osservato.

Questa risposta non soddisfece il personale e lo sciopero si dichiarò nuovamente il 28 settembre, e nei primi giorni di ottobre divenne generale. La cronaca è nota.

GLI ORGANICI DEI FERROVIERI

Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo

Schema di regolamento del personale.

(Continuazione — Vedi N. 41).

Art. 40. I congedi straordinari sono quelli eccedenti i limiti di tempo stabiliti nel precedente articolo 39 e vengono accordati in seguito a motivata domanda.

Durante il congedo straordinario che sia accordato per gravi e giustificate ragioni, è concessa agli agenti di cui ai comma *a* e *b* del precedente articolo la metà dello stipendio o paga per i primi 30 giorni. Però, il contributo agli Istituti di previdenza sarà corrisposto per intero ai termini e nelle misure stabiliti dai relativi Statuti.

In casi speciali potranno essere accordati congedi straordinari senza corresponsione di stipendio o paga.

Agli agenti di cui al comma *c*, potranno essere concessi congedi straordinari per gravi e giustificate ragioni, ma sempre senza corresponsione di stipendio o paga.

Il congedo straordinario non può, di regola, eccedere la durata di tre mesi, in più del congedo ordinario fruito nell'anno.

Agli effetti di questo come del precedente articolo, si calcola l'anno ordinario solare.

Art. 41. Gli agenti hanno diritto di fruire annualmente del congedo ordinario, salva all'Amministrazione la facoltà, secondo le esigenze del servizio, di determinarne il tempo, di suddividerne il godimento in vari periodi, ed anche, pei congedi chiesti nell'ultimo trimestre dell'anno, di rimandarlo al primo trimestre dell'anno successivo.

In ogni caso, salvo il diritto di fruirne in altro momento, i congedi possono essere revocati od interrotti da chi li concesse quando, a suo giudizio, esigenze di servizio od altri motivi lo richieggano.

L'agente ha perciò obbligo di indicare al rispettivo capo, prima di assentarsi, il luogo in cui si possa, occorrendo, comunicargli l'ordine di richiamo.

Art. 42. Durante l'assenza per malattia, debitamente accertata dai sanitari sociali, purchè non causata da colpa o sregolatezza, è conservato l'intero stipendio o paga sino al limite di tre mesi. Qualora la malattia si prolunghi oltre questo termine, se ne riferirà al Direttore generale, il quale potrà, a seconda delle circostanze, prolungare eccezionalmente la conservazione di tutto o di parte dello stipendio o paga.

Questa disposizione non è applicabile agli agenti ascritti alla Cassa di mutuo soccorso o alla seconda sezione dell'Istituto di previdenza, di cui nella legge 29 marzo 1900, n. 101, quando, nei casi di malattia, provvede la detta Cassa o sezione.

L'assenza per malattia non costituisce interruzione di servizio fino a che viene corrisposto in tutto od in parte lo stipendio o paga od il sussidio degli Istituti di previdenza, salvo il disposto dell'art. 31.

Art. 43. Disponibilità è l'esenzione temporanea dal servizio di un agente stabile, per causa di soppressione d'ufficio. Essa è sempre proposta d'ufficio e nel solo caso in cui non siavi modo di conferire all'agente attribuzioni equivalenti in altri rami di servizio.

La disponibilità si prolunga fino a due anni, decorsi i quali l'agente deve essere ricollocato in servizio, od esonerato definitivamente.

La disponibilità è deliberata dal Comitato d'Amministrazione, che stabilisce, tenuto anche conto dell'anzianità di

servizio, la misura dello stipendio o paga assegnato per quel tempo, e che non può essere inferiore alla metà di quello normale.

Il contributo per gli Istituti di previdenza sarà, durante la disponibilità, regolato ai termini e nelle misure risultanti dai relativi Statuti.

L'agente esonerato definitivamente al cessare della disponibilità, si considera come collocato in quiescenza per misura amministrativa, quando non si trovi nelle condizioni normali richieste, pel conseguimento della pensione, dallo Statuto dell'Istituto di previdenza a cui è inscritto.

Art. 44. Aspettativa è l'esenzione temporanea dal servizio degli agenti stabili, per motivi di salute o per ragioni di interesse privato o di famiglia, che si concede in seguito a domanda dell'interessato.

Quando l'aspettativa sia domandata per motivi di salute non potrà essere negata, ove a giudizio di due sanitari sociali sia accertato che l'agente è affetto da malattia, la cura della quale è incompatibile con la prestazione del servizio e che lascia fondata speranza di guarigione entro il tempo per cui l'aspettativa viene richiesta.

È aspettativa anche l'esenzione temporanea dal servizio, che viene disposta d'ufficio nei casi di prolungata infermità o di sopraggiunto impedimento all'ulteriore esercizio delle funzioni proprie della qualifica, quando l'Amministrazione giudichi conveniente di esperimentare tale esenzione prima di deliberare l'esonero definitivo dal servizio.

Il provvedimento che concede l'aspettativa ne determina la durata, la quale potrà essere prorogata, ma non potrà in nessun caso eccedere in complesso i due anni. L'aspettativa può essere revocata quando siano venute a cessare le cause per cui fu accordata.

Durante l'aspettativa per motivi di salute sia per domanda degli agenti, sia per disposizione d'ufficio, verranno corrisposti due terzi dello stipendio o paga a chi conta 25 anni o più di servizio, la metà se il servizio è minore di 25 anni e maggiore di 10, ed il terzo se il servizio è minore di 10 anni. A tale effetto l'anzianità di servizio si computa dalla data dell'ammissione nel personale provvisorio.

Non compete alcuna quota di stipendio o paga a chi consegue l'aspettativa per motivi d'interesse privati o di famiglia o per impedimento all'esercizio delle funzioni, nè agli agenti inscritti alla Cassa di mutuo soccorso od alla seconda sezione dell'Istituto di providenza, di cui nella legge 29 marzo 1900, n. 101.

Allo scadere dell'aspettativa concessa, ove perdurino le cause che la motivarono, si fa luogo all'esonero definitivo dal servizio, salvo disposizioni eccezionali di competenza del Consiglio d'Amministrazione. (*Continna*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Il dividendo*).

Ieri il Consiglio d'Amministrazione della Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha esaminato il bilancio dell'esercizio 1° luglio 1901-30 giugno 1902. Dopo lunga discussione ha deliberato di proporre alla prossima assemblea che il dividendo sulle azioni sia fissato in L. 15, corrispondente al 3 0[0 sul capitale.

Veramente le dichiarazioni fatte nell'assemblea dello scorso anno dal Direttore generale intorno alle cattive condizioni d'impianti in cui si svolge l'esercizio sociale, e gli oneri che le Società, insieme allo Stato, hanno dovuto assumere in seguito all'agitazione del personale, lasciavano predevere che la Mediterranea non avrebbe potuto mantenere il dividendo di L. 20 pagato lo scorso anno. Si ebbe, è vero, un notevole aumento dei prodotti: circa L. 5,500,000. Ma da questa somma, detratta la percentuale dovuta allo Stato, le spese superarono la compartecipazione alla Società. Quindi, come nello scorso anno, l'esercizio propriamente detto risultò passivo. E pur tenuto conto del corrispettivo pagato alla Società dallo Stato, per l'uso del materiale rotabile e di altri provvedimenti estranei all'esercizio, il saldo utile non fu che di L. 5,680,000, sul quale si proporrà all'Assemblea il dividendo di L. 15 per azione.

Queste condizioni sono il risultato di un complesso di circostanze indipendenti dall'Amministrazione, e le cause ne sono a tutti note.

Ormai la scadenza delle Convenzioni è vicina, e la preoccupazione essenziale dell'Amministrazione, quando non si possano rinnovare i contratti a condizioni convenienti, dev'essere quella di assicurare una soddisfacente liquidazione, che le permetta di rimborsare almeno alla pari il capitale sociale fornito in prestito allo Stato.

><

Interruzione della linea Spezia-Pisa fra le stazioui di Serravezza e Pietrasanta.

In seguito a persistenti ed abbondanti pioggie, il fiume Serravezza, che accoglie le acque di un ampio bacino, entrato nei giorni scorsi in piena eccezionale, sollevò tanto il suo pelo da produrre tracimazioni in più punti, segnatamente in corrispondenza di una brusca ripiegatura che il letto, il quale è in gran parte pensile in quella zona, fa a monte della ferrovia e alla distanza di m. 400 circa da questa. L'acqua tracimante prese a scendere in cateratte sulla scarpa verso campagna dell'argine contenitore artificiale, lo corrose e lo indebolì, e finalmente nella notte del 12 corrente lo sfondò, aprendo una larga breccia di m. 40 di base sopra un'altezza di 10 a 12.

Attraverso a quell'enorme apertura il torrente si riversò nella campagna, allagandola per molte diecine di ettari, e si gettò quindi contro l'argine ferroviario, che, lambito per una tratta da 6 a 700 metri, squarciò e distrusse su una lunghezza di oltre 200 metri, fra i caselli 119 e 120, inondando e guastando successivamente la parallela e vicina strada provinciale e la campagna a valle, rendendo in tal modo completamente impossibile il transito sulle due arterie.

Portatisi sul posto nel più breve termine, gli ingegneri ferroviari riconobbero che, allo stato delle cose, anche quando fosse cessata la piena e finchè non si fosse potuto chiudere definitivamente l'enorme rotta aperta nell'argine sponda del torrente, per il che occorrerà opera poderosa e di difficile e lunga attuazione, il transito dei treni non altrimenti avrebbe potuto essere ristabilito che costruendo, sulla sede dell'argine ferroviario cieco scomparso e in corrispondenza del binario a monte, un viadotto in legno della lunghezza di circa 80 metri, sotto al quale potesse continuare a scorrere il torrente disalveato. E furono immediatamente date le necessarie disposizioni per la costruzione di quell'opera che si previde non potersi compiere prima di una ventina di giorni.

Intanto, cessate le pioggie e diminuita la piena del torrente, mediante un'abbondante gettata di sacchi attraverso alla rotta di disalveamento, si riuscì a scemare prima, poi a togliere quasi totalmente la corrente disalveata: si abbassarono così le acque sulla plaga inondata, e si potè allora vedere che le escavazioni aperte nel terreno che formava la base dell'argine ferroviario scomparso erano meno gravi e profonde di quanto era lecito presumere ad acqua alta. Si intravvide allora la possibilità di tentare la riattivazione del binario a valle, adagiandolo, mediante conveniente corda molle, sul terreno naturale di campagna, sul quale si scenderebbe dall'argine

verso Spezia, e dal quale si salirebbe sull'argine verso Pisa a mezzo di rampe abbastanza miti.

Fu subito disposto in questo senso, e da oggi stesso è cessata l'interruzione, riprendendosi il servizio completo sulla Genova-Pisa.

Intanto però non si interruppe per nulla l'attuazione del primo provvedimento, cioè la costruzione di un viadotto in legno sotto il binario a monte, il quale provvedimento, che dovrà pure essere poi a suo tempo sostituito da un'opera definitiva, metterà la ferrovia in grado, anche in caso di nuovi e non improbabili disalveamenti del torrente, di garantire la continuazione del servizio.

><

Per i viaggi di andata e ritorno in 3ª classe fra Torino e Parigi.

Sappiamo che il R. Ispettorato generale delle Strade ferrate ha interessato la Società delle Ferrovie del Mediterraneo ad esaminare se non sia possibile, d'accordo colle Ferrovie francesi Parigi-Lione-Mediterraneo, di favorire anche i viaggi di andata e ritorno in 3ª classe fra Torino e Parigi.

Fra queste due città sono ora in vigore biglietti di andata e ritorno soltanto per la 1ª e 2ª classe, per cui sembrerebbe equo favorire anche le corrispondenze in 3ª classe.

Biglietti di questa classe furono istituiti temporaneamente in occasione della Esposizione universale di Parigi nel 1900 e cessarono colla chiusura della Esposizione stessa.

><

Validità di 7 giorni ai biglietti di andata e ritorno fra Torino e Pinerolo.

Siamo informati che la Società anonima della ferrovia Torino-Pinerolo, sta facendo pratiche col R. Ispettorato generale delle Strade ferrate e con la Mediterranea, allo scopo di stabilire che i biglietti di andata e ritorno fra Torino e Pinerolo abbiano la validità di giorni 7, senza distinzione fra feriali e festivi, onde così offrire al pubblico una desiderata agevolezza, e rendere anche meno sensibile la concorrenza che vien fatta a quella linea dalla tramvia Torino-Orbassano-Pinerolo.

><

La tassa di bollo ed i biglietti sulle linee Varesine.

La Mediterranea avverte che per decisione del Ministero delle Finanze non può più esser mantenuto l'esonero dalla tassa di bollo per i biglietti di andata e ritorno.

Venendo con ciò a cessare l'opportunità della distribuzione in treno dei biglietti per le linee Milano-Gallarate-Varese, Gallarate-Arona, Gallarate-Luino e Varese Porto Ceresio, anche i viaggiatori percorrenti queste linee dovranno, a datare dal 15 corrente, provvedersi del biglietto agli sportelli delle stazioni di partenza, e pagare, in aggiunta al prezzo vigente di corsa semplice o di andata e ritorno, la tassa di bollo di centesimi 5.

Dal medesimo giorno anche i prezzi dei biglietti a serie saranno aumentati rispettivamente di 50 centesimi.

><

Casse Pensioni e Consorzi di Mutuo Soccorso.

La *Gazzetta Ufficiale* del 6 ottobre ha pubblicato il decreto 2 agosto 1902 approvante gli statuti definitivi delle Casse pensioni e dei Consorzi di mutuo soccorso pel personale ferroviario delle Reti Adriatica, Mediterranea e Sicula.

><

Premio agli agenti addetti al servizio dei fanali di segnalamento.

Per assicurare il regolare servizio di rifornimento e la buona convervazione dei fanali di segnalamento posti in coda ai treni, la Direzione generale delle Strade ferrate della Sicilia ha stabilito di assegnare uno speciale compenso agli agenti al servizio stesso.

Tale compenso si suddivide in premio per la buona tenuta e rifornimento dei fanali e in premi di economia del combustibile.

><

Prontuario delle distanze da Reggio Calabria e Villa San Giovanni alle Stazioni della Sicula-Occidentale.

A cura del controllo prodotti delle Ferrovie Sicule è stata distribuita una nuova edizione del prontuario delle distanze da Reggio Calabria Porto-transito e da Villa San Giovanni alle stazioni delle Reti Adriatica e Mediterranea, e dal transito di Palermo-Centrale alle stazioni della Sicula-Occidentale.

La nuova edizione contiene tutte le varianti od aggiunte che in seguito all'apertura di nuove linee si sono dovute apportare nelle distanze sino a tutt'oggi.

><

Ferrovia Eritrea.

In seguito alla convenzione stipulata fra l'Amministrazione coloniale e la Società Italiana per il Commercio delle Colonie per l'esercizio e la manutenzione della ferrovia Massaua Mai-Atal e per l'esercizio di una corriera fra Mai-Atal ed Asmara, venne costituita una Commissione pel servizio ferroviario nell'Eritrea, della quale fanno parte il direttore di finanza (presidente), il commissario regionale di Massaua e il capo dell'ufficio del genio civile (segretario).

><

Biglietti di andata e ritorno fra Ala e Verona.

Siamo informati che la Direzione generale delle Strade ferrate meridionali, accogliendo le premure fattele dall'Ispettorato generale delle Strade ferrate ha assecondato una istanza della Camera di Commercio di Rovereto per ottenere che i biglietti di andata e ritorno da Ala a Verona siano assimilati a quelli in servizio cumulativo italo-austriaco, e godano quindi essi pure della validità normale di tre giorni.

Tale provvedimento, che andrà in vigore col 1° gennaio 1903, sarà per analogia esteso anche ai biglietti di andata e ritorno fra Peri ed Ala.

><

Congresso dell'Associazione elettrotecnica italiana a Torino.

Gli elettrotecnici italiani appartenenti alle diverse sezioni dell'Associazione elettrotecnica italiana di Palermo, Napoli, Roma, Bologna, Firenze, Genova, Milano e Torino, si riuniranno a Congresso a Torino nei giorni 31 ottobre ed 1, 2, 3 novembre p. v. La riunione avrà luogo nei locali della Sezione di Torino, nella Galleria Nazionale, col seguente ordine del giorno:

1. Relazione della Presidenza;
2. Relazione della Commissione incaricata di riferire sul sistema di unità di misura, proposto dall'ingegnere G. Giorgi;
3. Comunicazioni dei Soci:
   a) Ing. Secondo Sacerdoti: Il variatore di corrente e le sue applicazioni;
   b) Ing. Giovanni Giorgi: 1° i fondamenti della

teoria delle grandezze elettriche; 2° Il funzionamento del rocchetto Rhümkorff;

c) Ing. Ezio Cianetti: Sulla purificazione dei sughi di barbatietola colla elettrodialisi;

d) Ing. D. Cinta: La trazione elettrica sulle ferrovie;

e) Prof. Guido Grassi: 1° Sul calcolo delle dinamo e degli alternatori; 2° Di alcune proprietà dei trasformatori;

f) Prof. Angelo Banti: Sul componimento dei convertitori;

4. Discussione sul seguente tema proposto dall'ingegnere Carlo Esterle: Sull'interpretazione e sull'applicazione dell'art. 7 della legge 11 luglio 1889 (Tasse sui fabbricati) agl'impianti idroelettrici, alle dinamo ed ai motori elettrici;

5. Proposta della Presidenza per onoranze a Guglielmo Marconi.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Gare aggiudicate).

La Società esercente la Rete Adriatica ha presentato alla definitiva approvazione del R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate i contratti stipulati per l'esecuzione dei seguenti lavori, con le Ditte:

Luigi Cercato e Figli, di Mestre, consolidamento degli attacchi delle lungherine metalliche e per l'aggiunta di collegamenti trasversali fra le lungherine medesime al ponte sul Canal Grande, in stazione marittima di Venezia;

Giuseppe Manni e Domenico Nazzaci di Soleto, lavori di terra e murari occorrenti per l'ampliamento del servizio merci e per l'impianto della quarta linea nella stazione di Galatina;

Alessandro Giraldi di Senigallia, ampliamento del fabbricato delle Regie Poste alla stazione di Ancona e costruzione di un magazzino attinente alle Poste stesse;

Ugo Cordara di Bartolomeo, da Bologna, per l'esecuzione dei lavori di sistemazione e di ampliamento della stazione di Padova (1° gruppo, 1° lotto).

><

Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

(Affari trattati nell'adunanza del 14 ottobre 1902).

Progetto per la ricostruzione di un tratto della diga provvisoria a sponda sinistra del torrente Amato, sulla linea Battipaglia-Reggio.

Liquidazione finale dei lavori eseguiti dalla Impresa Inserra per la ricostruzione del magazzino merci nella stazione di Lentini, sulla linea Messina-Bicocca-Siracusa.

Concessione di un compenso all'Impresa Cionfrini per la fornitura e posa in opera di due pensiline, di una tettoia e di un cancello per la stazione di Brindisi Porto.

Concessione di un compenso all'Impresa Zaccherotti in dipendenza dei lavori da essa eseguiti per la sistemazione di 5 ponticelli sulla linea Pistoia-Pisa.

Liquidazione finale dei lavori eseguiti dalla Impresa Falasconi per l'impianto del terzo binario nella stazione di Bellisio Solfare, sulla linea Sant'Arcangelo-Fabriano.

Transazione con la Ditta Bini per compensi di danni causati dalle acque provenienti dalla galleria Mombello, sulla linea Oleggio-Pino.

Convenzione con la signora Cucchi circa il suo concorso nella spesa di esecuzione e manutenzione delle opere di difesa in sinistra del torrente Agogna a monte del ponte al km. 18.521-18.566 della linea Vercelli-Mortara.

Proposta per consolidare l'imbocco verso Campobasso della galleria di Casacalende, sulla linea Termoli-Campobasso.

Tariffa suppletoria a quella allegata al contratto con l'Impresa Gerevini per i lavori di prolungamento dei binarii di incrocio nelle stazioni del tronco Piadena-S. Zeno della linea Parma-Brescia.

Consolidamento della frana del vallone d'Andrea in corrispondenza al viadotto al chilom. 99.234 della linea Rocchetta-Potenza.

Domanda della Ditta Johan Weitzer per condono della multa inflittale per ritardata consegna di 9 carrozze di III classe per la Rete Mediterranea.

Domanda della Ditta Ganz e C. di Budapest per condono della multa inflittale per ritardata consegna di 1000 carri per la Rete Adriatica.

Nuove proposte fatte dal Comune di Alessandria per la concessione della linea Alessandria-Ovada.

Progetto modificato per l'impianto della nuova stazione di Lambrate al distacco della linea che unirà la linea Venezia-Milano con le stazioni di Rogoredo e di Milano Porta Romana.

Modificazione dell'art. 4 delle disposizioni riguardanti gli orari e turni di servizio del personale ferroviario.

Domanda della Ditta A. Grondona, Comi e C. per il condono della multa inflittale per ritardata consegna di due carrozze per la Rete Adriatica.

Domanda della Ditta Fratelli Diatto per il condono della multa inflittale per ritardata consegna di una carrozza mista di prima e seconda classe per la rete Adriatica.

Domanda della Società Veneta per il condono della multa inflittale per ritardata consegna di scambi ed intersezioni occorrenti per l'impianto del servizio merci a piccola velocità nella stazione di Sampierdarena.

Condono della multa inflitta all'Impresa Frontini per ritardata ultimazione dei lavori di fornitura e posa in opera di due travate metalliche sulla linea Bologna-Otranto.

Convenzione col signor Greco-Scudero per la costruzione di un ponte-canale sulla ferrovia Messina-Siracusa al km. 259.814.

Convenzione con la Società Italiana per l'utilizzazione delle forze idrauliche del Veneto per depositare legnami a distanza ridotta dalla ferrovia Mestre-Portogruaro.

Convenzione colla Società delle ferrovie e tramvie elettriche Varesine per la posa di una conduttura elettrica su piantone fissato al muro di cinta della stazione di Luino.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Consolidamento del rilevato di accesso al ponte sul Tanaro presso la stazione di Narzole sulla linea Savona-Acqui-Bra, L. 4100.

Rifacimento di due deviatoi in ferro, modello D, con altrettanti in acciaio del primo tipo riformato nella stazione di Carrù, sulla linea Savoua-Acqui-Bra, L. 1500.

Aumento e sistemazione dei serbatoi dell'acqua potabile per i fabbricati della stazione di Torino Porta Nuova, secondo il disposto dell'art. 39 della legge a tutela dell'igiene, L. 5500.

Consolidamento della testa murata del pennello ortogonale n. 14 fra le stazioni di Paganico e di Monte Antico, al km. 232.171 della linea Montepescali-Asciano, L. 12,900.

Rete Adriatica:

Concorso nella spesa per la somministrazione d'acqua per bocche da incendio nelle stazioni di Firenze, palazzo in piazza dell'Unità italiana, e della stazione di Bologna, dal 1° gennaio al 31 dicembre 1902, L. 582.50.

Rete Sicula:

Costruzione di un nuovo attraversamento fra il binario di accesso al deposito del carbone e quello d'accesso alla grande piattaforma nella stazione centrale di Palermo, L. 5752.26.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica:

Impianto di un rifornitore sussidiario nella stazione di Crema, per L. 12,200.

Impianto d'una scogliera a difesa della spalla sinistra del ponte sul torrente Panaro, al kilom. 114.813 della linea Piacenza-Bologna, per L. 3200.

Completamento della chiusura della ferrovia Fabriano-Urbino, fra i km. 25.080 e 26.810, per L. 580.

Sistemazione dei marciapiedi delle stazioni situate sulle linee Verona-Venezia, Verona-Ala e Verona-Rovigo, onde limitare il profilo al minimo prescritto, per L. 4400.

Impianto di sbarre manovrabili a distanza in 10 passi a livello della linea Cremona-Mantova, per L. 13,900.

Sistemazione della scarpa a monte della trincea al km. 179.485 della linea Pescara-Aquila-Terni, L. 5000.

Rete Mediterranea:

Costruzione d'una briglia a monte del ponte sul torrente S. Maria di Mare, al km. 182.483 della linea Battipaglia-Reggio, per L. 9200, delle quali L. 8000 per i lavori da appaltarsi.

Acquisto e posa in opera di un trasformatore rotante, di un alternatore e di cinque motori trifasi coi relativi accessori; acquisto e posa in opera delle linee elettriche per la distribuzione della corrente, delle fondazioni, spostamento e montatura delle caldaie, del motore a vapore e delle macchine utensili, per il riordino delle officine di Pietrarsa, in Napoli, per L. 66,500.

Rete Sicula:

Acquisto di due Ferry-boats pel servizio dello Stretto di Messina, con approdo dei Ferry-boats a Villa S. Giovanni oltre a quello di Reggio Calabria, per L. 900,000.

><

Sentenze di Cassazione, di Corte d'Appello, ecc.

La Corte d'Appello di Milano, in materia di *appalti* (Collegio arbitrale, nomina di un segretario, non è motivo di nullità), ha emessa una sentenza dalla quale risulta quanto segue: « Il fatto che il Collegio arbitrale, istituito ai sensi dell'articolo 43 del capitolato generale d'appalto, abbia scelto quale segretario, per il ricevimento e la trasmissione dei documenti, un funzionario dell'Amministrazione, non è motivo di nullità del lodo arbitrale. Nè l'art. 161 del Codice di procedura civile, per effetto del quale le parti devono trasmettere agli arbitri i loro documenti e le loro memorie, va inteso nel senso che documenti e memorie devono materialmente essere consegnati nelle mani degli arbitri, nulla impedendo che questi li ricevano per mezzo del Segretario; ne è lecito, in mancanza di prove specifiche, supporre che gli arbitri si siano lasciati influenzare nel loro giudizio dall'intervento del segretario, o che questo abbia eseguito incompletamente od irregolarmente la trasmissione dei documenti.

« Tanto meno può l'Impresa sollevare siffatta eccezione di nullità, quando risulti che mai essa abbia fatto opposizione alla nomina del segretario, e l'abbia anzi accettato nel modo più ampio, ricorrendo a lui sia per ricevere atti che per trasmetterne, e per soddisfare le somme a titolo di deposito ».

— In una vertenza fra la Ditta Catto ed il Ministero dei Labori Pubblici, in materia di *Appalti* (Vertenze, Collegio Arbitrale, Costituzione, Incapacità degli arbitri, Deposito degli atti, Lodo, Nullità intrinseche ed estrinseche, Giurisdizioni), la Cassazione di Torino ha emessa sentenza colla quale si stabilisce quanto segue:

« E' contrario al principio sancito dall'art. 1123 del Codice civile, secondo il quale i contratti legalmente stipulati hanno forza di legge fra coloro che li hanno fatti, l'impugnare di nullità un lodo arbitrale, emesso in base alla clausola compromissionaria dell'art. 42 del Capitolato generale d'appalto, sostenendo la incompatibilità ed inconciliabilità delle persone chiamate dal detto articolo a pronunciare come arbitri in quanto rivestono l'ufficio di pubblici funzionari.

« E' ormai costante la giurisprudenza affermante essere valido il patto di nomina ad arbitri di funzionari della pubblica amministrazione in controversie che interessano l'Amministrazione stessa.

« Del resto le incapacità degli arbitri sono tassativamente stabilite dall'art. 10 del Codice di procedura civile e dell'art. 43 del Capitolato generale d'appalto; nè un motivo di ricusazione può farsi assorgere ad incapacità e nullità ai sensi dell'articolo 32, n. 3, del Codice di procedura civile.

« Quando gli atti di nomina degli arbitri siano stati depositati nella cancelleria della Pretura insieme ad una sentenza arbitrale interlocutoria, resa esecutiva dal Pretore e dalle parti accettata, non è motivo di nullità il fatto che tale deposito non sia stato ripetuto in occasione del lodo definitivo.

« La nullità relativa al deposito degli atti, prevista dall'art. 21 del Codice di procedura civile, riguarda l'estrinseco della sentenza arbitrale, e l'azione vuol essere spiegata avanti al Tribunale da cui dipende il Pretore che rese esecutoria la sentenza; le nullità, invece, previste dall'art. 32 riguardano l'intrinseco, la sostanza della sentenza, e lé azioni ad esse relative, vanno proposte avanti l'Autorità giudiziaria che sarebbe competente a conoscere della controversia; nè è lecito confondere fra loro tali due distinte giurisdizioni ».

— La Corte d'appello di Milano ha emessa la seguente sentenza in materia di *Regolamenti edilizi* (Contravvenzione, Invocabilità fra privati): « Le disposizioni dei regolamenti edilizi sono invocabili anche fra privati, di cui l'uno si trovi danneggiato dalla costruzione che l'altro abbia fatto in contrasto con le inibizioni nei detti regolamenti contenute. Il privato può quindi, a questo titolo chiedere l'abbattimento dell'eseguita costruzione ».

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Con recenti decreti dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio ed in seguito a parere favorevole dei Ministri del Tesoro e delle Finanze, è stato disposto quanto segue:

1) Sono state approvate le modificazioni alla nomenclatura delle merci a piccola velocità della Rete Sicula ed alle condizioni di applicazione della tariffa locale interna N. 216 piccola velocità, proposte dalla Direzione generale delle Strade ferrate della Sicilia. Le modifica-

zioni di cui sopra riguardano la voce *zolfo* e sono intese a eliminare gli inconvenienti dell'analisi al presente lamentati, che viene fatta alla stazione di arrivo, per determinare il tenore dello sterro di zolfo, nei riguardi della applicazione della tariffa locale predetta;

2) Venne approvato il progetto di aggiunte e modificazioni agli articoli 43-44 ed all'allegato 9 delle tariffe e condizioni pei trasporti ferroviari in vigore sulle Reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, giusta la proposta presentata dalle tre Amministrazioni interessate. Il provvedimento riguarda l'ammissione delle cartuccie cariche a far parte del bagaglio dei cacciatori;

3) È stata approvata la estensione della validità della tariffa locale interna N. 209 piccola velocità della Rete Sicula a tutte le stazioni della Rete per le spedizioni a vagone completo di cereali e legumi secchi, giusta la proposta presentata dalla Direzione generale di quelle ferrovie allo scopo di agevolare sempre più il traffico di quelle derrate.

— Il Ministro dei Lavori Pubblici, d'accordo cogli altri Ministri interessati, ha approvato le seguenti proposte delle Amministrazioni ferroviarie riguardanti concessioni speciali di tariffa:

a) Proposta dell'Adriatica, per la quale la concessione accordata alla Ditta C. E. Fratelli Marzollo per trasporti di cotone greggio da Venezia ad Udine è rinnovata alle medesime condizioni per il periodo dal 1° gennaio 1903 al 30 giugno 1905, con facoltà di disdetta di anno in anno, riducendo per l'ultimo periodo concessionale dal 1° gennaio al 30 giugno 1905 il quantitativo minimo d'impegno a 750 tonn.;

b) Proposta della Mediterranea di rinnovare per un altr'anno la concessione accordata alla Ditta Peduzzi per trasporti di bevole, graniti greggi, ecc., da Domodossola, Vogogna, Gravellona Toce ed Arvera, riducendo l'abbuono al 10 per 100 sulle tasse a tariffa ordinaria, fermo l'integrale diritto fisso e limitandola ai soli invii destinati a Milano, verso impegno di un quantitativo minimo di 600 tonn.;

c) Proposta della Sicula di rinnovare per un altro anno, decorrente dal 1° settembre, la concessione accordata alla Ditta Vincenzo Santinorito per trasporto di 400 tonnellate di nocciole in sacchi;

d) Proposta dell'Adriatica per concessione alla Ditta Fratelli Olivotto fu Pietro, di eseguire i suoi trasporti di legname grezzo segato, da Belluno a Venezia-Santa Lucia, al prezzo di L. 4.70 la tonnellata tutto compreso, carico e scarico a cura e spese delle parti, verso impegno di spedire in un anno, a datare dal 1° novembre p. v. non meno di 1000 tonnellate di detta merce;

e) Proposta della Mediterranea di prorogare, in via d'esperimento, per un altro anno, e cioè fino al 9 novembre 1903, l'estensione della serie A della tariffa locale N. 201 e della tarifla locale N. 202, piccola velocità, ai trasporti di cereali, farine, ecc. e paste da vermicellaio in partenza ed in destinazione di Formia e Gaeta;

f) Proposta dell'Adriatica per la quale la concessione accordata alla Ditta Fratelli Desanti, per trasporti di calce idraulica alla stazione di Zinasco, è estesa anche ad eguali trasporti diretti alla stazione di Lungavilla;

g) Proposta della Mediterranea per concessione alla Ditta Mauro Romano di trasportare annualmente almeno 400 tonnellate di vino a vagone completo da stazioni adriatiche al nord di Brindisi e da quella di Taranto per Castellamare di Stabia, Torre Annunziata, Torre del Greco, Portici e San Giovanni a Teduccio, al prezzo di L. 0,0368 per tonnellata e chilometro, oltre il diritto fisso;

h) Proposta dell'Adriatica per concessione alla Società dei Sylos a Venezia di effettuare i suoi trasporti di cereali alle condizioni seguenti:

1) Pei trasporti di cereali da Venezia Marittima a Udine, quantitativo 2000 tonn. in un anno, prezzo per tonn. L. 7 tutto compreso, carico a cura della ferrovia e scarico a cura e spese del destinatario;

2) Trasporto di cereali da Venezia Marittima a Imola, tonn. 3500 in un anno, riduzione di una lira per tonnellata sul prezzo della tariffa speciale N. 101 B;

3) Trasporti di cereali da Venezia Marittima per Forlì e Ravenna, quantità tonn. 400 per Forlì e tonnellate 100 per Ravenna, prezzo L. 9 per tonnellata più il diritto fisso e la sopratassa dell'allegato 8 delle tariffe, carico a cura della ferrovia e scarico a cura e spese del destinatario. Questi trasporti saranno effettuati anche per Lugo nelle quantità di tonn. 100 e collo stesso prezzo;

4) Trasporto di granaglie da Venezia Marittima per Ferrara, quantità tonn. 2000, prezzo L. 4.9142 per tonnellata, più L. 0.515 per tonnellata pel carico a Venezia da eseguirsi a cura della ferrovia, restando lo scarico a Ferrara a cura e spese del destinatario.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Varese-Angera. — Si è riunito ultimamente il Comitato promotore della ferrovia Varese-Angera, allo scopo di iniziare i lavori di preparazione del progetto di massima. L'ing. Tessiore, iniziatore del progetto, sarà fra breve chiamato ad Angera ad esporre il piano tecnico e finanziario della nuova ferrovia.

Ferrovia Alessandria-Ovada. — Il Comitato Superiore delle Strade Ferrate ha approvato le nuove proposte fatte dal Comune di Alessandria per la concessione della ferrovia Alessandria-Ovada.

Ferrovia Cuneo-Nizza. — Con un recente scritto nel *Petit Niçois*, il consigliere Durandy eccita gl'interessati a riprendere l'agitazione per la costruzione della ferrovia Nizza-Sospello-Fontan, da allacciarsi con la ferrovia italiana da Cuneo al confine francese. Egli vorrebbe sapere se proposte concrete vennero già fatte, per mezzo dell'ambasciatore Barrère, al Governo italiano, e se si fecero pratiche per un accordo fra le due nazioni. E se vennero fatte delle offerte concrete, il Durandy vorrebbe conoscere come furono accolte dal Governo italiano e quali condizioni vennero poste all'accordo e quali le obbiezioni sollevate.

Ferrovia elettrica Lecco-Colico-Sondrio. — Il 15 corrente sulla linea Milano Lecco-Sondrio-Chiavenna venne attivato l'orario invernale e contemporaneamente esteso il servizio elettrico anche sul tronco Lecco-Colico.

Sul tratto Milano-Lecco si mantengono le sette coppie di treni dell'orario estivo, opportunamente modificate, mentre tra Lecco e Colico sono portate a nove e fra Colico e Sondrio a otto; fra Chiavenna e Colico restano sei coppie di treni.

I treni diretti sui tratti Lecco-Sondrio e Colico-Chiavenna, faranno servizio soltanto per le prime due classi, tranne il diretto n. 17, che farà servizio di tutte e tre le classi per l'intero percorso.

I viaggiatori di terza classe in arrivo a Lecco coi treni diretti o accelerati con biglietto per oltre Lecco, verso Colico, dovranno proseguire col treno locale immediatamente successivo.

Ferrovia Castiglione-Lonato-Desenzano. — In causa delle difficcoltà incontrate per la costruzione della linea di tram Castiglione-Lonato-Desenzano, ora si pensa di sostituire alla tramvia una ferrovia economica.

L'iniziativa a tale riguardo fu presa dal comm. Ulisse Papa, il quale ha presentato una memoria ai Comuni di Desenzano, Lonato e Castiglione, memoria sulla quale i tre Comuni stanno per prendere una deliberazione. In essa si dimostra come in base alle disposizioni di legge ed agli affidamenti avuti dal Governo, si ha certezza di ottenere per questa linea il sussidio chilometrico dello Stato, col quale sussidio, unito alla somma di L. 110 mila votata dai tre Comuni, ed al contributo che indubbiamente daranno le due provincie di Mantova e di Brescia, si avrà modo di formare il capitale necessario, non soltanto per le spese di sistemazione del suolo stradale, ma anche per l'armamento e per il materiale mobile.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio al 10 ottobre 1902.* — Nella decade 1°-10 ottobre 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 4,805,477.91, con un aumento di L. 33,599.74 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio al 10 ottobre 1902 si ragguaglia a L. 44,494,831.11, presentando un aumento di L. 1,512,968.73 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Tramvia elettrica Belluno-Cadore. — In un'adunanza, tenuta l'altra domenica a Pieve di Cadore dai rappresentanti della Provincia e dei Comuni interessati, l'ing. Giuseppe Ciceri, di Milano, tracciò e descrisse il suo progetto di una linea di tramvia elettrica che dovrebbe collegare il Cadore alla ferrovia di Belluno e quindi a centri maggiori.

Dopo non breve discussione fu approvato un ordine del giorno, col quale, ritenuto degno di considerazione il progetto dell'ing. Ciceri per la costruzione di una tramvia da Belluno a Perarolo, con prolungamento fino all'antipiano, si deliberò la nomina, da farsi dai Sindaci dei Comuni interessati in altra riunione, che avrà luogo il 19 corr., di un Comitato che ne studi nel tempo stesso l'attuazione e la possibile trasformazione in progetto di ferrovia economica e riferisca all'Assemblea delle rappresentanze degli enti locali entro cinque mesi dalla nomina.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Ferrovia elettrica a terza rotaia.* — Il 17 corrente i periti federali procedettero alla visita delle officine elettriche e relativo macchinario ed impianto della linea Friborgo-Morat, la cui trazione, che finora era fatta a vapore, venne trasformata in trazione elettrica.

E' questa la prima linea nella Svizzera la cui trazione, anzichè aerea, è costituita da una terza rotaia.

Ferrovie Austriache. — *Ferrovie Sud-Austria (Lombarde).* — L'8 ottobre ebbe luogo a Vienna una Conferenza del delegato dei portatori di obbligazioni 3 0[0 della Compagnia Ferrovie del Sud-Austria e dei rappresentanti del Consiglio di Amministrazione della Compagnia. Di comune accordo si riconobbe l'impossibilità materiale di arrivare ad una soluzione definitiva da ora al 1° dicembre. In conseguenza il curatore ed i delegati degli obbligatori hanno, sulla domanda della Compagnia, acconsentito a ritardare il sorteggio statutario delle obbligazioni, fissato al 1° dicembre. Sarà fatta istanza in questo senso al Tribunale di Commercio di Vienna, tendente a rinviare il detto sorteggio al 1° giugno 1903.

Ferrovie dell'India Inglese. — Dal rapporto dell'Amministrazione ferroviaria indiana desumiamo alcuni particolari sullo sviluppo e il rendimento delle ferrovie dell'India inglese.

Nel 1901 furono aggiunte al sistema ferroviario dell'India 576 miglia, portanti l'intera lunghezza a 25,373 miglia. Nel corso di quest'anno, cioè fino al 1° maggio 1902, l'aumento non fu che di 5 miglia. In queste cifre sono compresi anche i trams a vapore, eccettuati quelli delle città.

Le principali ferrovie aperte nel 1901 furono le seguenti:

a) la Peshawar-Jamrud, lunga 11 miglia, e la Nowshera-Durgai, lunga 40 miglia;

b) la Ludhiana-Dhuri-Jakhal, lunga 79 miglia, la quale congiunge con una linea diretta Ludhiana della linea del Nord-Ovest con Dhuri della linea dello Stato di Patiala e Jakhal della linea del Sud;

c) la sezione da Lumding a Lakwa, lunga 150 miglia, della linea Assam-Bengala, la quale congiunge l'Assam superiore con le regioni sud e ovest della provincia stessa;

d) la sezione da Dulmera a Suratgark, lunga 72 miglia, che permette una via diretta fra le ferrovie del Nord-India e di Rajputana;

e) l'estensione della ferrovia di Burma da Navnghkio a Hsipaw, lunga 54 miglia, che si apre negli Stati nordici del Shar.

Al 31 dicembre 1901 erano ancora in costruzione 2126 miglia debitamente autorizzate.

Quanto ai redditi e alle spese della rete ferroviaria anglo-indiana, fu solo nel 1900 che si ebbe, dopo mezzo secolo da che s'iniziarano le ferrovie nell'India britannica, una eccedenza dei proventi sulle spese. Quest'eccedenza non solo s'è mantenuta, ma è considerevolmente aumentata nel 1901. E l'aumento è tanto più significativo in quanto che nelle spese figurano anche gli interessi del capitale investito nelle linee le quali sono tuttora in costruzione, e non danno perciò ancora alcun reddito, e altre annualità.

Questi risultati devono connettersi con lo sviluppo dello stesso sistema ferroviario, il quale nei tre anni 1899, 1900 e 1901 è aumentato complessivamente di 3297 miglia, entrate in esercizio.

Ferrovie Sud-Africane. — La Commissione di controllo delle ferrovie sud-africane ha deciso di far eseguire dei lavori preparatori per informarne i Governi interessati. Le linee messe allo studio saranno le seguenti: Nel Transvaal, da Springs alla linea di Delagoa-Bay nei dintorni di Machadodorp, le dieci miglia che restano da studiare fra Vereeniging e Johannesburg, la linea da Krügersdorp a Rustenburg; nella Colonia d'Orange, l'estensione della linea da Harrysmith a Vereeniging, via Reitz o Wilge River, una linea da Thaba Nchu, sulla linea Bloemfontein-Ladybrand, a Ficksburg, via Modderpoort, la linea Fauresmith-Koffyfontein. Altri studi sono attualmente in corso per le linee fra Harrysmith, Betleem e Heillron, e fra Lydendurg e Belfast, e Pretoria e Rustenburg.

Ferrovie del Messico. — È stata data concessione, lo scorso mese, dal Governo del Messico per la costruzione di una nuova ferrovia fra Viesca (Coahuila) e Mazapil. La nuova linea sasà lunga 130 chilometri ed è destinata ad allacciare un centro agricolo molto prospero con un importante centro minerario. Secondo i termini della concessione, la ferrovia sarà compiuta in circa cinque anni.

Notizie Diverse

Il Congresso degli Ingegneri e Architetti italiani a Cagliari. — Il 15 corrente, nell'Aula Magna della Provincia, coll'intervento del Ministro Balenzano e del Sottosegretario Niccolini, dei deputati Bacca-

redda e Caopinna, delle principali autorità civili e militari e rappresentanze, e presenti trecento congressisti, fu inaugurato il decimo Congresso degli Ingegneri ed Architetti italiani.

Il Sindaco Picinelli, applauditissimo, porto ai congressisti il saluto della città. Il Ministro Balenzano, dopo data lettura del telegramma del Re, che lo incarica di porgere ai congressisti il saluto augurale, accolta con una prolungata ed entusiastica ovazione, pronunciò il discorso spesso interrotto e salutato alla fine da vivissimi applausi ed acclamazioni.

Egli, dopo essersi diffuso sul cômpito dell'ingegneria rispetto ai bisogni del paese, rileva i danni della malaria, la necessità delle opere fluviali, nell'interesse della salute pubblica, dell'agricoltura e delle applicazioni dell'elettricità. Plaude all'audacia dell'ingegneria italiana e alle ferrovie elettriche della Lombardia.

Eccitò gli ingegneri a studiare la regolarizzazione dei fiumi, specie in Sardegna e in Basilicata.

Parlarono poscia il Presidente del Comitato ordinatore, Messa, tracciando le linee generali del Congresso; Manfredini, a nome della Società degli Ingegneri di Francia, ed altri.

Indi si è proceduto all'elezione del Presidente.

Congresso delle Società Economiche. — Il giorno 14 si è inaugurato a Torino il terzo Congresso delle Società Economiche alla presenza del Duca d'Aosta, con un discorso dell'on. Boselli.

Nella seduta del 15 corrente si discusse l'importante tema dell'« Esercizio ferroviario », sul quale ha redatta una Relazione l'ing. comm. Sacheri. Poi l'ing. cav. Montezemolo — che ha pure presentata una monografia sul l'argomento — sostenne l'esercizio privato, mentre il dottore Contini sostenne l'esercizio di Stato.

Parlò quindi l'on. Rubini, enumerando le difficoltà e gli inconvenienti dell'uno e dell'altro sistema e affermando che il Congresso non vuole, nè deve dare una determinata soluzione.

Il prof. Corsi è piuttosto favorevole al privato esercizio, e chiede un voto a favore del riposo festivo dei ferrovieri.

Per l'esercizio di Stato sono invece il prof. Guelpa e il dott. Norlenghi.

Crediamo interessante pubblicare testualmente l'ordine del giorno votato dal Congresso:

Il IV Congresso Nazionale delle Società Economiche, udita la diligente Relazione presentata dal Relatore, l'ing. Sacheri;

Riconoscendo opportuno che nello stato attuale delle cose, per non affrontare incognite pericolose, il Governo cerchi preferibilmente di continuare l'esercizio a mezzo delle Società private, riformando le Convenzioni del 1885 in base ai risultati ottenuti dall'esperienza;

Considerando che all'uopo è necessario:

1) di regolare in modo più semplice, ma preciso ed efficace alla conservazione di così largo patrimonio dello Stato, i rapporti fra Governo e Società d'esercizio;

2) di liberare nei limiti del possibile il bilancio dello Stato da tutti i rischi, ponendo a carico delle Società d'esercizio tutte indistintamente le spese di manutenzione e conservazione delle linee, e ponendo ancora a carico delle Società le opere di miglioramento destinate a diminuire le spese di esercizio e ad accrescere il traffico, da ammortizzarsi in un periodo d'anni conveniente;

3) di rendere le Società d'esercizio proprietarie effettive e risponsabili del materiale d'esercizio, mobile e fisso (escluso quello dell'armamento), e del macchinario delle officine, ed obbligate a provvedere direttamente e con celerità agli aumenti che fossero richiesti dal crescere del traffico;

4) di autorizzare le Società con nuove disposizioni di leggi a semplificare il servizio delle linee di traffico limitato, col corrispettivo di equivalenti modificazioni di tariffe e di aumento del numero dei treni, quando non si creda opportuno di affidarne l'esercizio ad altre Società private;

5) di ottenere che la partecipazione dello Stato ai proventi sia unica per tutte le linee esercite col metodo ordinario, e sia regolata in modo da non opporre ostacoli a quei ribassi di tariffe che sono richiesti dalle esigenze del commercio;

6) finalmente, di regolare con nuove disposizioni legislative i rapporti (diritti e doveri reciproci) fra le Società ed il personale ferroviario, tenuto conto della natura del pubblico servizio e delle relative responsabilità, ma lasciando in tutto il resto la necessaria libertà d'azione alle Società d'esercizio;

Qualora poi non si riuscisse a stipulare accordi convenienti con tutte o con alcune delle Società di esercizio delle tre Reti principali, e si dovesse addivenire all'Esercizio di Stato, ed anche solo in previsione di tale eventualità;

Ritenendo che tale esercizio dovrebbe attingere più possibilmente le sue modalità di funzione al sistema di esercizio privato, e quindi essere costituito in un'Amministrazione autonoma con direzione di gruppi di linee indipendenti e dal Governo e dalle influenze parlamentari, con bilancio proprio, del quale la somma totale soltanto abbia ad essere sottoposta, in via di preventivo, all'approvazione dei pubblici poteri, riservata alla sede del consuntivo la comunicazione degli elementi particolari;

È di voto:

Che allo stato delle cose sia conveniente da parte del Governo di cercare anzitutto di assicurare l'esercizio privato delle ferrovie in base ai criteri sovraespressi;

Che in previsione della eventuale non riuscita di tali trattative, debbano essere studiate e preparate le basi di un eventuale esercizio di Stato colle norme sovraindicate;

Che qualunque sia la soluzione che voglia darsi al problema, è necessario di procedere colla massima sollecitudine per non trovarsi impreparati alla scadenza dei contratti e nella necessità di ricorrere a proroghe pregiudizievoli all'interesse pubblico.

Nella seduta seguente il Congresso approvò un ordine del giorno a favore dell'incremento della navigazione interna, come sussidio alle ferrovie, proposto dal generale Bigotti.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Lavori e Forniture per Ferrovie.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato e del Consiglio d'Amministrazione, 17 ottobre). — Colla Ditta Larini, Nathan e C. di Milano, per fornitura di una piattaforma girevole da m. 15;

Colla Ditta Turano Rosalbino di Taranto, per sistemazione tratto del torrente Fiumarella di Calopezzati, al chilom. 164.207-164.234 della Taranto-Reggio;

Colla Ditta De Miglio Francesco di Cotrone, per impianto di due tratte di scogliera presso il ponte sul Volvita al chilom. 193.706-193.746 della Taranto-Reggio;

Colla Ditta R. Chicchio, di Torino, par fornitura di dozzine 50,000 di strofinacci di cotone, per pulitura delle locomotive e dei meccanismi;

Colla Ditta E. Valenzano, di Torino, per fornitura di tonn. 3000 di carbone fossile da forgia;

Colla Ditta F.lli Marcenaro e Grondona di Genova, per ricambio parziale delle copertine dei manufatti esistenti fra Novi e Rivarolo;

Colla Ditta Larini, Nathan e C., di Milano, per fornitura di N. 6 piattaforme girevoli, del diametro di m. 5.50;

Colla Ditta F.lli Bruzzo (Ferriera di Bolzaneto) per fornitura di chilog. 100,000 di lamiere di ferro omogeneo, di dimensioni diverse;

Colla Ditta L. Guéret Limited, di Cardiff, per fornitura di tonn. 62,000 di carbone minuto inglese mezzo grasso;

Colla Ditta Watts, Watts e C. di Cardiff per fornitura di tonnellate 50,000 di carbone grosso inglese mezzo grasso;

Colla Ditta Piaggio e C., di Sestri Ponente, per fornitura di metri cubi 800 di legname pitch-pine in tavole segate a quattro fili paralleli ed a spigoli vivi.

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Lucignano (Arezzo) (25 ottobre, ore 10). — Approvazione dei lavori per la nuova pavimentazione della via Vittorio Emanuele nell'interno del paese per L. 11,949.27. Deposito provvisorio L. 500. Cauzione L. 1000. Fatali 9 novembre, ore 12.

Prefettura di Milano (25 ottobre, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori per la costruzione delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del nuovo palazzo delle poste e telegrafi da eseguirsi in elevazione sopra alle già predisposte fondazioni per lire 816,208. Deposito L. 40,000, cauzione decimo, ultimazione lavori 30 mesi. Documenti sino al 19 ottobre.

Municipio di Venosa (Potenza) (25 ottobre, ore 10). — Appalto dei lavori di costruzione del tronco di condottura in ghisa per l'acqua potabile, dall'abitato al pozzetto presso la casa rurale di Vito Lauridia con l'impianto di un filtro, per L. 45,817.60, di cui L. 45,317.60 per lavori a misura e L. 500 per quelli a corpo. Fatali 10 novembre, ore 14.

Amministrazione Provinciale di Caserta (25 ottobre, ore 11). — Appalto della manutenzione a cottimo della strada provinciale Nola Castellamare, già Pagliarone, da Nola per Saviano al Pagliarone, di metri 6450 per un quinquennio o per annue lire 5500. Deposito provv. L. 1000. Fatali 14 novembre, ore 12.

Municipio di Roma (25 ottobre, ore 11, unico definitivo). — Appalto dei lavori di selciatura dei marciapiedi sterrati lungo la via di Porta S. Lorenzo per L. 6500. Docum. 24 ottobre, fino alle 11. Deposito provv. L. 325. Cauz. L. 650. Dep. spese L. 200.

Deputazione Provinciale di Bari (27 ottobre, ore 11, definitivo). — Appalto della manutenzione della strada provinciale Giovinazzo a Trani di m. 19,820.70 per 5 anni, provv. agg. per l'annuo estaglio di L. 13,928.80, di cui L. 12,572.55 per lavori a corpo e lire 1336.45 per quelli a misura, oltre il salario a 7 cantonieri fissi a carico della Provincia. Dep. provv. L. 4000.

Amministrazione R. Liceo Giannone e Convitto Nazionale di Benevento (27 ottobre, ore 12). — Appalto dei lavori di restauro, di sistemazione e ampliamento del locale ove hanno sede il Liceo, il Ginnasio ed il Convitto Nazionale per L. 12,572.55 per lavori a corpo e L. 33,614.59, oltre L. 11,385.41 a disposizione dell'Amministrazione. Consegna lavori tre anni. Docum. 24 ottobre. Deposito provv. L. 4000. Cauz. L. 8000.

Municipio di Napoli (27 ottobre, ore 10, defin.). — Appalto dei lavori assegnati alla prima sezione delle Opere pubbliche di quel Municipio in 4 lotti: A) Sezione di San Ferdinando Chiaia e San Giuseppe; B) Sezione di Montecalvario-Avvocata e Stella; C) Sezione di S. Carlo all'Arena Vicaria e S. Lorenzo; D) Sezione di Mercato-Pendino e Porto.

Amministrazione Istituto di S. Eligio, Napoli (27 ott., ore 13, unico definit.). — Appalto dei lavori di restauro e manutenzione dei fabbricati dell'Educandato di S. Eligio, in 4 lotti, ai prezzi come da Capitolato.

Municipio di Alessandria (28 ott., ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori di riparo contro le corrosioni del Tanaro in sponda destra alla sortita delle fortificazioni verso gli Orti, e cioè lavori di riparo contro le corrosioni del Tanaro in sponda destra alla sorconsistenti nella costruzione di 4 pennelli formati da buzzoni in maglie di filo di ferro, riempiti di ciottolini, per L. 32,000. Deposito provv. L. 2500. Cauz. L. 5000.

Municipio di Sassinoro (Benevento, 30 ottobre, ore 10). — Appalto dei lavori di riparazione alle opere stradali consortili Morcone Sassinoro, per 16,460.36 lire.

Ministero dei Lavori Pubblici Segretariato generale (Roma) (31 ottobre, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti al ripristino e rinforzo del muro di sponda del Lungotevere degli Alberteschi in Roma danneggiato dalla piena del 2 dicembre 1900, per complessive L. 107,000. Consegna lavori 15 mesi. Dep. provv. L. 10,000.

R. Prefettura di Verona (4 novembre, ore 14 unico definitivo). — Appalto dei lavori di allargamento di banca, con ampliamento della esistente sottobanca lungo l'argine destro d'Adige nella località Volta Cantabisso in Comune di Angiari, per L. 65,950. Documenti 27 ottobre. Dep. provv. L. 3300. Deposito spese L. 1500.

R. Prefettura di Parma (5 novembre, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori di difesa frontale della sponda destra del Po, di contro all'abitato di Zibello per l'estesa di m. 1000, in continuazione di quella eseguita nel 1890 in Comune di Zibello, per complessive L. 130,200. Documenti 26 ottobre. Deposito provvisorio L. 6000.

Municipio di Genova Ufficio Edilità e Lavori Pubblici (6 novembre ore 14).— Appalto dei lavori di costruzione di due tronchi di strada in prosecuzione del corso Torino e di via Casaregis, per L. 202,000. Consegna lavori 12 mesi. Dep. provv. L. 20,000. Deposito spese L. 3000. Fatali 22 novembre, ore 12.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Artiglieria della Fabbrica d'Armi di Terni (31 ottobre, ore 16, definitivo). — Appalto delle seguenti forniture: kg. 30,000 di ferro fino in verghe (cilindrato per serbatoi) a L. 0.40 L. 12,000; kg. 30.000 di ferro fino in verghe (cilindrato per cilindri otturatori a L. 0.40 L. 12,000; kg. 40,000 di ferro fino in verghe (cilindrato per culatte) a L. 0.40 L. 16.000: totale L. 40,000. Cauz. L. 4000. Consegna 70 giorni.

Direzione delle Officine di Costruzione d'Artiglieria, Napoli (4 novembre, ore 14, definitiva). — Fornitura di tonn. 180 di litrantrace magro (per caldaie e per forni a riscaldare e bollire) a L. 38, L. 6840. Cauz. L. 684. Consegna 30 giorni.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			Ottobre 11	Ottobre 18
Azioni Ferrovie	Biella		L. 544	544
»	»	Mediterranee	» 438	418
»	»	Meridionali	» 650.50	642
Azioni Ferrovie	Pinerolo (1ª emiss.)		» 400	400
»	»	» (2ª »)	» 385	385
»	»	Secondarie Sarde	» 225 ex	223
»	»	Sicule	» 654	655
Obbligazioni Ferrovie	Adriatiche Mediterranee e			
»	»	Sicule *A. B. C. D.*	» 345.50	340
»	»	Cuneo 3 0[0	» 360	360
Obbligazioni Ferrovie	Gottardo 3 1[2 %		» 100	100
»	»	Mediterranee 4 0[0	» 500.25	500.25
»	»	Meridionali	» 331.50	331.50
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 315	313.50
»	»	» 2ª emiss. »	313	314.50
»	»	Sarde, serie *A*	» 335	335
»	»	» serie *B*	» 335	335
»	»	» 1879	» 335	335
»	»	Savona	» 360	362
»	»	Secondarie Sarde	» 503.50	504
»	»	Sicule 40[0 oro	» 518	516.50
»	»	Tirreno	» 509	514
»	»	Vittorio Emanuele	» 360	360

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1902-903. — *9ª Decade — Dal 21 al 30 Settembre 1902*

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
RETE PRINCIPALE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1902	124,384.00	3,073.00	15,764.00	167,102.00	2,130.00	312,453.00	618.00	506.00
1901	118,732.00	3,003.00	14,715.00	162,874.00	478.00	299,802.00	618.00	485.00
Differenze nel 1902	+ 5,652.00	+ 70.00	+ 1,049.00	+ 4,228.00	+ 1,652.00	+ 12,651.00	»	+ 21.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 30 SETTEMBRE 1902.								
1902-903	989,783.00	22,552.00	161,450.00	1,367,623.00	15,856.00	2,557,264.00	618.00	4,138.00
1901-902	920,014.00	20,000.00	159,524.00	1,358,575.00	14,586.00	2,472,699.00	618.00	4,001.00
Differenze nel 1902-903	+ 69,769.00	+ 2,552.00	+ 1,926.00	+ 9,048.00	+ 1,270.00	+ 84,565.00	»	+ 137.00
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1902	41,617.00	968.00	4,724.00	30,549.00	472.00	78,330.00	482.00	163.00
1901	40,658.00	1,111.00	4,498.00	28,150.00	114.00	74,531.00	482.00	155.00
Differenze nel 1902	+ 959.00	— 143.00	+ 226.00	+ 2,399.00	+ 358.00	+ 3,799.00	»	+ 8.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 30 SETTEMBRE 1902.								
1902-903	352,158.00	7,156.00	44,311.00	228,801.00	1,553.00	633,979.00	482.00	1,315.00
1901-902	325,031.00	6,505.00	40,723.00	187,872.00	1,222.00	561,353.00	482.00	1,165.00
Differenze nel 1902-903	+ 27,127.00	+ 651.00	+ 3,588.00	+ 40,929.00	+ 331.00	+ 72,626.00	»	+ 150.00
STRETTO DI MESSINA								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1902	5,275.00	216.00	625.00	3,610.00	»	9,726.00	23.00	423.00
1901	5,167.00	205.00	521.00	1,611.00	»	7,504.00	23.00	326.00
Differenze nel 1902	+ 108.00	+ 11.00	+ 104.00	+ 1,999.00	»	+ 2,222.00	»	+ 97.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 30 SETTEMBRE 1902.								
1902-903	42,936.00	1,223.00	4,731.00	19,200.00	»	68,090.00	23.00	2,960.00
1901-902	35,240.00	1,211.00	3,922.00	13,724.00	»	54,097.00	23.00	2,352.00
Differenze nel 1902-903	+ 7,696.00	+ 12.00	+ 809.00	+ 5,476.00	»	+ 13,993.00	»	+ 608.00

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

AVVISO D'ASTA.

A partire dal giorno 20 ottobre 1902, incominciando dalle ore 9 fino alle 11 1|2 e dalle 14 alle 17, verranno, presso la Stazione di Torino, P. N., poste in vendita al miglior offerente, a termini delle vigenti Tariffe e Condizioni, le merci giacenti ed abbandonate e gli oggetti rinvenuti nelle vetture, sale e pertinenze della ferrovia, non reclamati nel termine legale.

1° Le armi proprie non potranno essere vendute che a chi è munito della licenza rilasciata dall'Autorità di pubblica sicurezza del circondario, di vendere o fabbricare le armi stesse, o della licenza rilasciata dalla stessa Autorità di fare raccolta di armi proprie a fine di commercio o di industria, o della licenza, quando si tratta di vendita di singole armi, di portare armi lunghe da fuoco. (*Art 12 e 15 Legge di pubblica sicurezza*).

2° Le armi insidiose non potranno essere vendute che a chi è munito della licenza rilasciata dall'Autorità di pubblica sicurezza del circondario, di vendere o fabbricare le armi stesse, o della licenza del Prefetto di portare la rivoltella, o la pistola di qualunque misura, o il bastone animato la cui lama non abbia lunghezza inferiore a 65 cm., e in quest'ultimo caso l'acquisto non potrà farsi che per le specie d'arma di cui si ha la licenza, e per acquisto di singole armi. (*Art. 12 e 16 Legge di pubblica sicurezza*).

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIÒNE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (2) 1a classe	Londra (2) 2a classe	Parigi (3) 1a classe	Parigi (3) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Londra (4) validità	Parigi (5) 1a classe	Parigi (5) 2a classe	Parigi (5) validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne)	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI		1a e 2a classe		1a,2a,3a classe	1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a, 2a e 3a classe		Treno lusso PENINSULAR EXPRESS part. da Londra il venerdì
					(*)		(***)		(1)
Londres Ch.-Cross	Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria	—	—		↓	11 — a.	↓	—		—
Douvres	—	11 05 a.			1 — p.		11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.)	Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet)	Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
		(F) W.R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese)	Par.	1 15 p.	1 30 p.		3 — p.		1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet)	Par.	↓	1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		↓
Boulogne-Tintelleries	Arr.		↓		↓		2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries	Par.						2 31 a.		
Folkestone	Par.			11 50 a.		4 10 p.	↓		
Boulogne (Buffet) Maritime o.E.oc.	Arr.			1 30 p.		5 50 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr.	Arr.			1 34 p.		5 54 p.			
						(F) W.R.			
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr.	Par.			2 10 p.		6 17 p.			
Boulogne Central	Arr.		2 12 p.	2 15 p.		6 22 p.			
Boulogne Central	Par.		2 25 p.			6 25 p.			
Amiens (Buffet)	Arr.		4 12 p.		5 16 p.	—	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet)	Par.		4 17 p.		5 21 p.	—	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel)	Arr.	4 45 p.	6 05 p.		6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		Per la grande cintura
Paris-Nord (Buffet-Hôtel)	Par.	—	6 33 p.		7 58 p.	9 21 p.	7 03 a.		
Paris-PLM (Buff.)	Arr.	—	7 16 p.		8 42 p.	10 01 p.	7 43 a.		
		1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)		1a 2a cl.	1a 2a cl.	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.)	Par.	7 10 p.	8 50 p.	9 35 p.	10 20 p.	10 30 p.	9 20 a.	2 — p.	
Dijon	Arr.	12 18 p.	1 31 a.	2 16 a.	2 48 a.	3 40 a.	2 17 p.	7 08 p.	9 35 a.
Evian	—	1 14 p.	8 27 a.	—	—	1 14 p.	10 48 p.	—	—
Genève	—	10 45 a.	—	7 51 a.	—	11 16 a.	7 33 p.	—	—
Chamonix	—	6 21 p.	10 49 a.	—	—	6 21 p.	—	—	—
Aix-les-Bains	—	9 05 a.	6 12 a.	—	7 01 a.	10 19 a.	7 01 p.	12 23 a.	1 46 p.
Chambéry	—	9 37 a.	6 41 a.	—	7 25 a.	10 55 a.	7 35 p.	12 47 a.	2 06 p.
Modane	—	1 46 p.	—	—	10 02 a.	8 04 p.	—	3 34 a.	4 51 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2).	Arr.	18 55	—	—	14 22	4 55	—	8 20 a.	21 16
Torino	Par.	20 —	—	—	14 50	6 45	—	8 45	Sleeping-cars con Dining-car
Novara	Arr.	21 56	—	—	16 47	9 14	—	10 55	
Milano	Arr.	23 05	—	—	17 45	10 15	—	12 6	
Venezia	Arr.	—	—	—	23 30	—	—	18 45	
Torino	Par.	20 05	—	—	15 —	5 25	—	8 40	
Genova	Arr.	23 20	—	—	18 25	8 45	—	12 —	
San-Remo	—	5 45	—	—	23 33	—	—	16 44	
Pisa	—	3 20	—	—	23 25	12 35	—	17 —	
Firenze	—	7 15	—	—	1 20	17 28	—	19 15	
Livorno	—	5 36	—	—	0 7	15 5	—	18 —	
Roma	—	10 10	—	—	7 —	19 15	—	23 43	
Napoli	—	18 35	—	—	13 36	0 35	—	7 —	
Brindisi	—	—	—	—	8 16	—	—	18 7	↓
Torino	Par.	20 05	—	—	—	—	—	8 40	21 30
Alessandria	Arr.	21 32	—	—	—	—	—	10 13	22 59
Bologna	—	2 31	—	—	—	—	—	14 50	3 01
Ancona	—	7 13	—	—	—	—	—	23 —	6 40
Brindisi	—	21 48	—	—	—	—	—	10 59	17 20
Firenze	—	6 34	—	—	—	—	—	18 3	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma	—	13 10	—	—	—	—	—	23 25	
Napoli	Arr.	18 35	—	—	—	—	—	7 —	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI		1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2)	Par.	8 50	—	—	15 5	Lusso	—	—
Roma	—	14 30	—	—	23 10	—	—	—
Firenze	—	21 10	—	—	6 10	—	—	—
Brindisi	—	7 —	—	—	17 33	—	—	—
Ancona	—	20 25	—	—	5 35	—	—	—
Bologna	—	1 35	—	—	10 30	—	10 30	—
Alessandria	—	7 15	—	14 20	17 10	—	21 55	—
Torino	Arr.	9 2	—	16 05	19 10	—	23 35	—
Brindisi	Par.	—	—	18 35	—	—	9 42	—
Napoli	—	8 50	—	15 50	—	—	23 15	—
Roma	—	14 50	—	21 —	—	14 20	8 15	—
Livorno	—	21 6	—	2 —	8 30	19 25	13 15	—
Firenze	—	19 35	—	21 5	7 15	17 30	12 10	—
Pisa	—	22 15	—	3 5	9 8	20 45	15 —	—
San Remo	—	18 32	—	1 45	8 9	—	14 15	—
Genova	—	3 5	—	7 5	14 55	0 35	20 —	—
Torino	Arr.	7 —	—	10 25	19 10	4 50	23 35	—
Venezia	Par.	—	—	—	8 45	—	14 —	—
Milano	Par.	—	—	7 5	16 —	—	20 15	—
Novara	—	—	—	8 7	17 1	—	21 15	—
Torino	Arr.	—	—	10 20	19 5	—	23 10	—
		(D)						
Torino	Par.	7 45	—	13 30	19 30	—	—	24 —
Modane (ora franc.)	—	11 40 a.	—	5 45 p.	10 22 p.	—	—	3 20 a.
Chambéry	—	3 8 p.	—	9 15 p.	12 36 a.	—	6 46 a.	5 57 a.
Aix-les-Bains	—	3 43 p.	—	9 47 p.	12 59 a.	—	7 18 a.	6 20 a.
Chamonix	—	7 40 a.	—	4 20 p.	—	—	—	—
Evian	—	12 37 p.	—	7 22 p.	—	—	4 3 a.	—
Genève	—	1 50 p.	—	7 35 p.	9 28 p.	—	5 55 a.	3 27 a.
		1a cl.						
Dijon	—	11 37 p.	—	2 39 a.	5 22 a.	—	1 25 p.	11 33 p.
Paris-PLM (Buff.)	Arr.	5 — a.	—	7 23 a.	9 41 a.	—	6 21 p.	5 15 p.
Paris-PLM (Buff.)	Par.	7 11 a.		—	10 19 a.	—	6 50 p.	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel)	Arr.	7 52 a.		—	11 4 a.	—	7 42 p.	
		1a,2a,3a	1a 2a cl.	(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl. W.R(A)		Pranzo 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel)	Par.	8 15 a.	—	9 45 a.	11 35 a.	—	9 — p.	
Amiens (Buffet)	Arr.	9 52 a.	—		1 — p.	—	10 46 p.	
Amiens (Buffet)	Par.	9 57 a.	—	↓	1 4 p.	—	10 51 p.	
Boulogne (Buffet) Central	Arr.	11 28 a.	—			—		
Boulogne (Buffet) Central	Par.	11 30 a.	11 40 a.		↓	—	↓	
Boulogne Maritime ora fr.	Arr.	11 35 a.	—			—		
Boulogne Maritime ora fr.	Par.	11 50 a.	—			—		
Boulogne Maritime ora E. oc.	Par.	11 46 a.	—			—		
Folkestone	Par.	2 — p.	—			—		
Boulogne-Tintelleries	Arr.	↓	11 44 a.			—	12 31 a.	
Boulogne-Tintelleries	Par.		11 46 a.			—	12 33 a.	
Calais-Ville (Buffet)	Arr.		12 27 p.		2 55 p.	—	1 12 a.	
Calais Maritime (ora francese)	Arr.		1 5 p.	1 5 p.	3 01 p.	—	1 21 a.	
Calais Maritime (Buffet)	Par.		1 20 p.		3 19 p.	—	1 39 a.	
Calais Maritime ora Eur. occ.	Par.		1 16 p.		3 15 p.	—	1 35 a.	
Douvres	—		3 5 p.		5 15 p.	—	3 40 a.	
Londres Victoria	Arr.		—		7 — p.	—	—	
Londres Ch.-Cross	Arr.	3 45 p.	4 55 p.		—	—	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — *Vetture dirette da Boulogne verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Boulogne a Milano e Venezia col treno che parte da Boulogne alle 6.17 p. e da Parigi-Lione alle 10.20 ant. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Calais col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 11.35 ant. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino.

TORINO, 1902 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2.

G. Pastori Dirett.-propr.-respons.

ANNO XXXV. Sabato, 25 Ottobre 1902 NUM. 43.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

L'ORGANIZZAZIONE DELL'ESERCIZIO FERROVIARIO
ALLO SCADERE DELLE CONVENZIONI

Abbiamo accennato alla discussione del tema ferroviario al recente Congresso delle Società Economiche e alla Relazione letta dall'ingegnere cav. Montezemolo. Crediamo interessante ora riferire la parte riguardante le tariffe e le conclusioni di cotesta Relazione.

Per le tariffe dei viaggiatori io credo che sottosopra la proporzione che esiste fra le tre classi possa essere mantenuta come credo che possa essere mantenuto l'aumento del 10 0{0 per i treni diretti.

La sola riforma da fare è quella di sopprimere la tassa del 13 0{0 che grava su questi trasporti e credo che questa soppressione porterebbe immediatamente un aumento di trasporti che compenserebbe in gran parte il Governo dell'importo della tassa.

E se il Governo ha ritegno di far ciò tutto in un solo colpo, potrebbe intanto abolire la tassa per la terza classe, salvo poi a decidere in seguito dal risultato ottenuto per proseguire nella soppressione.

È certo che questa tassa è stata l'origine della concorrenza dei tram paralleli, e che colla abolizione della tassa, specialmente per la terza classe, si richiamerebbe una parte dei viaggiatori che ora sfuggono alle ferrovie.

Molte altre cose si potrebbero dire sulle tariffe dei viaggiatori e specialmente sui servizi locali; molte altre cose si potrebbero dire su miglioramenti d'orario e di servizio specialmente in certe linee, ma tutto ciò mi porterebbe fuori del mio cômpito.

***

Il campo nel quale io mi devo estendere un poco di più sono le tariffe del trasporto delle merci.

E anche per le merci, la prima cosa da fare è di sopprimere la tassa governativa del 2 0{0, poichè sebbene sia una tassa mite è però sempre una tassa che non va.

Per quello che riguarda le tariffe delle merci abbiamo la grande velocità, la piccola velocità accelerata e la piccola velocità.

Per la grande velocità, che comprende anche i bagagli dei viaggiatori, non vi è altra riforma da domandare che la soppressione dell'imposta del 13 0{0, ciò che costituisce una cospicua e benefica diminuzione.

Per la piccola velocità accelerata, che riflette specialmente il trasporto del bestiame, credo che per brevità posso passare oltre.

Per la piccola velocità, che costituisce il grosso delle spedizioni, bisogna riconoscere subito che vi sono già delle merci di cui la tariffa è stata portata ad un limite che si può dire il minimo possibile, e per conseguenza io credo che più che domandare delle riduzioni sia necessario domandare delle semplificazioni.

Più volte io ho pensato alla ragione per la quale le tariffe ferroviarie della piccola velocità sieno tanto complicate, e mi parve di riconoscere che questa ragione stia nel fatto che la tariffa è formata da due elementi e cioè dal rimborso della spesa che fa la ferrovia per il trasporto, e dall'assicurazione che dà la ferrovia di consegnare all'arrivo la merce al destinatario tale e quale le è stata consegnata dal mittente.

La spesa del trasporto è sensibilmente proporzionale alla distanza ossia al numero dei chilometri percorsi, invece il premio di assicurazione deve essere sensibilmente proporzionale al valore della merce.

Se non vi fosse l'assicurazione è evidente che la ferrovia tanto dovrebbe esigere per il trasporto di una tonnellata di ferro come di una tonnellata d'oro, tanto dovrebbe esigere per una tonnellata di stoffe di cotone come per una tonnellata di stoffe di seta.

Ed io credo che se si dividessero i due elementi che formano la tariffa complessiva si potrebbe ottenere una grande semplificazione.

La sola tariffa di trasporto sarebbe semplicissima poichè non vi sarebbe altra ragione di cambiamento che per il fatto se la merce deve essere trasportata in vagone chiuso o in vagone aperto. E lo speditore deve essere libero di domandare o l'uno o l'altro mezzo di trasporto e l'applicazione della tariffa corrispondente.

Per l'assicurazione poi non è la ferrovia che deve conoscere il valore della merce, ma è lo speditore, il quale deve essere libero di dare alla merce quel valore che egli

crede, perchè la responsabilità della ferrovia non deve andare oltre al valore dichiarato.

Ho detto che il premio di assicurazione deve essere sensibilmente proporzionale al valore della merce; ma sebbene ciò sia vero, deve ancora essere proporzionale al tempo necessario per compiere il trasporto, e può ancora variare secondo che la merce è più o meno soggetta ad avarie.

Per tutte le merci povere e in generale per quelle che si caricano alla rinfusa, il mittente deve essere libero di non domandare alcuna assicurazione e allora paga soltanto la tassa di trasporto.

Non è qui il luogo di esporre delle considerazioni per venire a stabilire quale dovrebbe essere il prezzo del solo trasporto puro e semplice, e quale dovrebbe essere il premio di assicurazione; ma dico che partendo da questo concetto tutto il dizionario delle voci potrebbe ridursi ad una piccola facciata, e potrebbe sparire una gran parte delle tariffe speciali che ora si hanno.

Il pubblico sarebbe certamente soddisfatto e anche le Società troverebbero una grande semplificazione nel ricevere le merci e nel controllare l'applicazione delle tariffe.

Noto poi che questa mia proposta ha per solo scopo la semplificazione, e credo che si potrebbe applicare conservando sensibilmente fermo l'attuale gettito che hanno le ferrovie dal trasporto delle merci.

In quanto a riduzioni speciali per certe merci o per i trasporti su date linee, io vi sono assolutamente contrario, e credo che ogni favoritismo, per quanto esso possa essere ispirato a buone intenzioni, sia sempre un errore ed una ingiustizia. Se si possono fare delle riduzioni, esse devono essere accordate per tutti e per tutte le direzioni. Le tariffe ferroviarie non sono fatte nè per scopo di beneficenza, nè per scopo di politica. Esse devono rappresentare il rimborso della spesa che fa la ferrovia per eseguire il trasporto, e niente altro.

E per finire io non ho che da ripetere il grido di Giuseppe Verdi al quale ho accennato cominciando. Ritorniamo all'antico. Ritorniamo ai sani principii di Economia politica, ritorniamo ai luminosi esempi che ci ha lasciato il Conte di Cavour.

Ormai siamo stanchi dello scetticismo dominante, il quale non ha partorito che danni e rovine. Riconosciamo lealmente che è follia il credere che dallo errore possa mai venire il bene; che l'ingegno e l'artificio possano mai tenere posto dei principii scientifici.

E venendo al problema ferroviario, io dico agli Italiani che devono essere seri e non lasciarsi illudere dal miraggio dell'esercizio di Stato. E a me pare di vedere la venerata ombra del Conte di Cavour che si copra la faccia per non vedere e non sentire che molti Italiani invocano l'esercizio di Stato come una panacea che rimedia a tutti i mali, come una risorsa che provvede a tutti i bisogni, come un mezzo che in mano al Governo concorre a fare della buona politica.

È follia il dire che i trasporti ferroviari costituiscono un servizio pubblico al quale deve provvedere lo Stato. Se noi diciamo che è un servizio pnbblico il trasportare gli Italiani da un capo all'altro della Penisola, o perchè non dovremo dire che è un servizio pubblico il provvedere il pane che ogni mattina occorre alle nostre famiglie? Non è forse più necessario il pane che il viaggio?

Io trovo che sono logici i socialisti quando invocano l'esercizio di Stato, perchè lo considerano come un avviamento all'ideale da loro accarezzato della produzione collettiva. Ma tutti coloro che credono che sia una utopia la produzione collettiva, devono combattere l'esercizio di Stato.

Per me i trasporti ferroviari costituiscono una vera industria, la quale è certamente diversa da quella della produzione delle stoffe o della produzione dei capelli, ma è una industria che non conviene di lasciare in mano del Governo.

La così detta scuola economica proibiva in modo assoluto ai Governi di fare qualunque industria. Ma già fin dai suoi tempi Pellegrino Rossi osservava acutamente che le deduzioni della economia non possono sempre essere applicate rigorosamente. Ed oggi si ammette da tutti che in certi casi possano i Governi dare la precedenza alle ragioni politiche sulle ragioni economiche.

Ma per carità non si vadi alla esagerazione! Non si dica che è bene quello che è male. L'idea dello Stato ogni-veggente e ogni-sciente, dello Stato paterno che provvede a tutti i bisogni dei cittadini, come la mamma che provvede a tutti i bisogni dei suoi bambini, va relegata fra le utopie.

Per me il « self-gouvernement » il più largo, il più completo, sarà sempre l'ideale.

Ma certamente il Governo nel concedere l'esercizio ferroviario a società private non deve spogliarsi della sua autorità, non deve spogliarsi del suo mandato di tutelare gli interessi del pubblico, e se nel fare nuovi contratti per l'esercizio ferroviario ne venisse un riordinamento dell'Ispettorato Regio in modo che la sua sorveglianza sull'esercizio fosse meglio definita e più efficace, io ne sarei ben lieto.

Ma si smetta l'idea della lotta per sistema che ora si lamenta, si levino di mezzo tutte le pastoie inutili che non fanno che moltiplicare gli impiegati e rendere interminabile la trattazione degli affari, si metta ogni studio per semplificare, per decentrare in modo che tutto quello che può essere deciso sul luogo si faccia senz'altro, senza bisogno di ricorrere al Governo.

E bisogna ancora che si rinunci all'idea che si provvede ai bisogni del pubblico cambiando e moltiplicando continuamente le tariffe ferroviarie.

È diventata una mania morbosa la quale minaccia di estendersi. Oggi non basta più di disporre delle tariffe ferroviarie col Consiglio delle tariffe, ma vi è anche un Consiglio di emigrazione che vuole disporre dei noli marittimi.

E se andiamo di questo passo vedremo che questo Consiglio delle tariffe vorrà estendere il benefizio della sua autorità anche sulle tariffe delle tramvie, e forse su quelle anche dei semplici vetturini e carrettieri. La logica lo impone. Smettiamo tutte queste esagerazioni che fanno sorridere gli Inglesi e gli Americani che sono avvezzi al « self-gouvernement » anche in fatto di tariffe. Che la legge fissi dei massimi che non si debbano oltrepassare, sta benissimo; ma andar oltre è una vera esagerazione dannosa.

Torniamo all'antico, torniamo al semplice, torniamo alla fede nella libertà. Si cerchi di fare i contratti in modo che le società esercenti abbiano interesse di migliorare ed aumentare il traffico, e poi si lasci loro ampia libertà di iniziativa e di azione che sarà assai più provvida e più benefica di tutte le Commissioni d'inchiesta, di tutti i Consigli di tariffe e di tutte le complicazioni burocratiche che oggi sono tanto in onore.

ISTITUZIONE DI TRENI RAPIDI DIRETTI

sulla linea Siberiana

Il Direttore gerente dei Servizi internazionali delle Ferrovie Russe ha indirizzato la circolare seguente, alla data 21 agosto (3 settembre 1902), alle Amministrazioni ferroviarie più importanti di Germania, Austria-Ungheria, Belgio, Francia, Italia, Paesi Bassi, Svezia, Danimarca, Turchia:

« Al principio del prossimo anno, la ferrovia dell'Est cinese sarà messa in esercizio regolare sopra tutto il suo percorso. Coll'apertura della detta ferrovia, che è il prolungamento della Transiberiana, sarà stabilita una ferrovia continua riunente l'Europa occidentale all'Estremo Oriente.

« Questa nuova linea assume un'importanza eccezionale, se

si considera che lo sviluppo progressivo degli interessi economici riunisce sempre più l'industria ed il commercio dell'Europa e quelli della China e del Giappone, e che il servizio diretto coll'Estremo Oriente eserciterà specialmente una influenza sensibile sul movimento viaggiatori.

« Confrontato colla via di mare, il nuovo servizio offrirà tutti i vantaggi sotto il rapporto del *comfort*, della velocità e dei prezzi di trasporto.

« Per ciò che concerne la rapidità del tragitto, è da notare che il percorso dalle principali città dell'Europa occidentale alle stazioni della frontiera russa Alexandrowo e Wirballm richiede due o tre giorni, e fino a Port-Arthur (Dalui) 15 giorni e mezzo. Infine, dalle stesse stazioni di frontiera a Pechino, via Inkow, per la ferrovia del Nord cinese, 16 giorni. Da Port-Artur a Shang-haï o Nagasaki, per via marittima, la durata del viaggio è da 2 a 3 giorni.

« Dai porti inglesi e quello di Amburgo il tragitto si effettua:

fino ai porti di	via Brindisi Napoli Canale di Suez giorni	via Canadà-Quebeck-Vancouver giorni
Shang-haï	31-32	31-33
Nagasaki	32-34	29-30
Hong-Kong	29-30	33-35
Yokoama	35-36	26-27

« Ne risulta che la durata del tragitto per via di terra è diminuita da 13 a 15 giorni in una direzione, ciocchè fa circa un mese per l'andata e ritorno.

« Oltre all'economia di tempo, la nuova strada presenterà ancora altri vantaggi. Nel 1906 i lavori intrapresi sulla ferrovia Transiberiana, allo scopo di accelerare la velocità dei treni, saranno terminati e la linea Pietroburgo-Viatka, attualmente in costruzione, potrà essere messa in esercizio, dimodochè la durata del percorso sarà abbreviata ancora di tre giorni.

« I prezzi di trasporto attualmente percepiti per i viaggi per l'America ed il Canale di Suez, ammontano da Londra od Amburgo, vitto compreso, fino ai porti di Shang-haï, Nagasaki e Yokohama:

Via America, 1ª classe 635-700 rubli, uguale a fr. 1694-1867; 2ª classe 400-460 rubli, ugnale a fr. 1067-1227. — *Via Suez*, 1ª classe 740-780 rubli, nguale a fr. 1974-2081; 2ª classe rubli 410-445, uguale a fr. 1094-1187.

« Per via di terra attraverso la Siberia, i prezzi di trasporto, secondo le tariffe attualmente in vigore, sono, compresi 5 rubli, ossia 14 franchi per vitto giornaliero ed i supplementi per i treni a grande velocità, di 400 rubli circa (1067 fr.) in 1ª classe e 330 rubli circa (881 fr.) in 2ª classe. Le differenze medie in favore della via terrestre saranno, per conseguenza, in 1ª classe 260 rubli (694 fr.) ed in 2ª classe 100 rubli (267 fr.) solo per l'andata.

« La nuova linea profitterà pure sensibilmente ai viaggiatori di 3ª classe, poichè il tragitto Amburgo-Shang-haï per via di mare costa circa 225 rubli (601 fr.), mentre il viaggio per la Siberia costa soltanto 100 rubli (267 fr. circa).

« In quanto al *comfort* del viaggio in ferrovia, in confronto di quello per mare, non bisogna dimenticare che, malgrado i miglioramenti apportati ogni anno dalle Compagnie di navigazione nella costruzione dei piroscafi, il lungo viaggio d'Asia per mare non cessa di essere molto penoso per un gran numero di persone, in causa soprattutto del passaggio dell'Equatore. Inoltre coloro che intraprendono il viaggio dell'Estremo Oriente per mare, sono privati quasi completamente di ogni comunicazione col continente. Al contrario, nel viaggio in ferrovia esse potranno servirsi del telegrafo in ogni stazione, vantaggio grandissimo che sarà apprezzato specialmente dagli uomini d'affari.

« Per sopperire ai bisogni di *comfort* dei viaggiatori che intraprenderanno un così lungo viaggio, sarà necessario organizzare dei treni *express* comportanti vagoni-letto e vagoni-ristorante. Bisognerà dunque creare un servizio diretto e rapido fra i porti e le principali città dell'Europa occidentale fino alle stazioni di frontiera russa di Alexandrowo e di Wirballen.

« Queste stazioni comincieranno ad inviare tre volte alla settimana, alla frontiera cinese ed oltre fino a Port-Arthur (Dalni) e Pechino, via Mosca-Irkoutsk, dei treni rapidi con vagoni-letto e ristorante, che corrisponderanno ai treni rapidi messi in circolazione dalle Amministrazioni delle ferrovie estere. I treni in questione saranno in corrispondenza diretta coi battelli a vapore della ferrovia dell'Est cinese, che andranno una volta almeno per settimana a Shang-haï e Nagasaki.

« Questi battelli, di costruzione modernissima, soddisferanno tutte le esigenze.

« I viaggiatori, desiderosi di riposarsi dopo le fatiche di un viaggio così lungo, troveranno ad Inkow e Dalni degli alberghi costruiti dalla Compagnia della ferrovia dell'Est cinese.

« Tutti i fatti precitati impongono la necessità di organizzare un servizio diretto dei viaggiatori per la Siberia fra le principali città ed i grandi porti dell'Europa, da una parte, e certe stazioni siberiane, come pure le principali città della China e del Giappone dall'altra ».

A questo scopo il Direttore dei servizi internazionali delle ferrovie russe convocava l'8 ottobre a Parigi le Amministrazioni precitate ad una conferenza.

GLI ORGANICI DEI FERROVIERI

Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo

Schema di regolamento del personale.

(Continuazione — Vedi N. 42).

Nel caso di aspettativa concessa al seguito di infortuni o ferite riportate per causa di servizio, e semprechè non siano attribuibili a colpa o trascuranza di colui che ne venne colpito, il trattamento potrà essere regolato con speciale riguardo, fino anche alla concessione dell'intero stipendio o paga.

Il contributo agli Istituti di previdenza durante l'aspettativa sarà regolato nei termini e nella misura risultanti dai relativi Statuti.

L'aspettativa è in ogni caso deliberata dal Consiglio di Amministrazione.

Art. 45. La disponibilità e l'aspettativa costituiscono sempre interruzione di servizio. Per gli effetti degli Istituti di previdenza, si applicano le disposizioni dei relativi Statuti.

Art. 46. Salvo le disposizioni speciali relative ai provvisori ed agli avventizi, si può far luogo all'esonero definitivo;

a) per soppressione d'ufficio, salvo il disposto dell'articolo 43;

b) per il raggiungimento dei limiti d'età e di compartecipazione agli Istituti di previdenza stabiliti nei rispettivi Statuti pel conseguimento del collocamento a riposo:

c) per inabilità al servizio o alle funzioni proprie della qualifica di cui è rivestito l'agente;

d) per inosservanza delle condizioni alle quali il servizio deve essere prestato, sia in ordine al presente Regolamento, sia in ordine ai patti speciali d'assunzione, quando l'inosservanza non dipenda da forza maggiore.

L'esonero definitivo, di cui alla lettera *c*, sarà deliberato al seguito di giudizio medico reso nelle forme e nei modi stabiliti dallo Statuto di quello degli istituti di previdenza, a cui l'agente trovasi ascritto.

L'esonero definitivo è deliberato dal Consiglio d'Amministrazione.

Art. 47. L'esonero definitivo abilita gli agenti inscritti ai vari Istituti di previdenza a far valere i loro diritti, se e quali ad essi competono, verso gli Istituti stessi.

Art. 48. Le dimissioni volontarie non hanno valore nè effetto sinchè non sono accettate dall'Amministrazione.

L'agente dimissionario non è riamesso in servizio.

Art. 49. Gli agenti ascritti al contingente militare di prima categoria che vengono chiamati sotto le armi per soddisfare alla prima parte della ferma, od hanno ottenuto di fare il volontariato di un anno, sono considerati dimissionari; ma saranno riammessi in servizio dopo ottenuto il loro congedo militare nella posizione che avevano in precedenza od in altra equivalente, purchè conservino la idoneità richiesta dai Regolamenti.

Il tempo passato sotto le armi costituisce interruzione di servizio.

Art. 50. Agli agenti che saranno chiamati sotto le armi come uomini di truppa, per esercitazioni o per altri motivi, che non siano quelli indicati al precedente art. 49, verrà corrisposto l'intero stipendio o paga fino al limite di 25 giorni, restando inoltre inteso che i giorni di assenza eccedente detto limite potranno essere computati, agli effetti delle competenze, a diminuzione o ad esaurimento del congedo ordinario non ancora fruito, e che pel successivo periodo di assenza cesserà ogni corresponsione di stipendio o paga.

Tale trattamento non è applicabile agli agenti che vengono chiamati sotto le armi come ufficiali, pei quali, ferma restando in essi la facoltà di profittare, pel servizio militare, di tutto o di una parte del congedo ordinario, dovrà l'ulteriore assenza essere soggetta alla perdita totale dello stipendio o paga, e considerata come congedo straordinario anche se venga oltrepassato il termine di cui all'art. 40.

Agli agenti chiamati a prestar servizio come giurati, o citati in giudizio come testimoni, sarà corrisposto lo stipendio o paga fino a quindici giorni, semprechè la loro assenza e la ragione che la motivò siano debitamente comprovate; prolungandosi tal servizio e la relativa assenza oltre i quindici giorni, il direttore generale deciderà, caso per caso, se debba essere loro conservato lo stipendio o la paga.

Titolo VI. — **Disciplina.**

Art. 51. Le punizioni disciplinari che si possono infliggere agli agenti della Società in applicazione dell'art. 62 del Regolamento approvato con R. Decreto 31 ottobre 1873, n. 1687 (serie 2ª), sono le seguenti:

1. la censura;
2. la multa;
3. la sospensione dal servizio;
4. il traslocamento di carattere punitivo, che priva l'agente delle indennità di trasloco per servizio;
5. la proroga del termine normale per l'aumento di stipendio o paga;
6. la degradazione;
7. la destituzione.

Tutte le punizioni sono annotate nei fogli matricolari, e quelle superiori alla multa anche nella matricola generale.

La multa è applicabile anche agli agenti avventizi.

Art. 52. L'applicazione delle punizioni disciplinari è indipendente dal diritto dell'Amministrazione di essere risarcita di ogni danno cagionatole pel fatto dei propri agenti, sia praticando adeguate ritenute sulle loro competenze, sia esercitando le azioni che le competono ai termini di diritto.

Art. 53. Indipendentemente dalle punizioni di cui sopra e dal disposto dell'art. 10, gli agenti addetti alla scorta dei treni nei quali fossero state segnalate, per tre volte. sottrazioni o manomissioni di bagagli e merci, quando anche non fossero imputabili che di poca diligenza nello esercizio delle loro funzioni, verranno adibiti ad altre attribuzioni.

Nell'applicazione di tale disposizione si osserveranno le norme seguenti:

a) sarà tenuto conto delle sottrazioni o manomissioni verificatesi solo nel periodo di tre anni precedenti al tempo in cui si constatò l'ultima sottrazione o manomissione;

b) sarà oggetto di speciale annotazione qualsiasi manomissione o sottrazione avvenuta in spedizioni di bagagli o merci, tanto a lungo che a breve percorso, quando queste non siano state soggette ad operazioni di consegna, riconsegna, giacenza ai transiti, ecc., ed a tutti quei passaggi infine che suddividono le responsabilità fra varie stazioni e vari agenti;

c) sarà pure fatta annotazione quando si verifichino manomissioni o sottrazioni su spedizioni di merci o bagagli che, nel loro percorso, siano state soggette a riconsegne e giacenze; ma in questo caso il valore dell'annotazione diminuirà di un grado, per modo che *due annotazioni* di tal natura abbiano il valore di *una sola.*

Uguale sistema si dovrà seguire per le sottrazioni o manomissioni riscontratesi in occasione di eccezionale affluenza di merci nella ricorrenza di grandi solennità, come le feste natalizie, di capo d'anno, ecc.

Art. 54. La censura è una reprensione per iscritto.

Essa si infligge a chi manca al proprio decoro; a chi non attende con diligenza all'ufficio o non osserva l'orario o la disciplina; a chi si contiene in modo scorretto coi colleghi o coi subordinati; a chi manca di rispetto ai superiori od all'Amministrazione; e a chi commette altre mancanze lievi di simile natura.

Art. 55. La multa consiste nella ritenuta di una parte dello stipendio o della paga; può elevarsi fino all'importo di due giornate. Essa viene devoluta a vantaggio degli Istituti di previdenza secondo i relativi Statuti.

Si infligge:

a chi commetta irregolarità nel disimpegno del servizio, che non abbiano carattere di gravità;

a chi siasi reso colpevole di ubbriachezza in servizio senza inconvenienti per la regolarità dell'esercizio;

a chi si contenga in modo inurbano o scorretto verso il pubblico;

a chi non osservi le misure di prevenzione contro gli infortuni, sia che l'infrazione abbia prodotto danno soltanto all'agente colpevole, sia che non abbia prodotto danno alcuno;

a chi abbia richiesto mancie o regali in qualsiasi caso ed a chi li abbia accettati al fine di procurare vantaggio ad estranei in qualsiasi ramo del servizio e quando la mancanza non assuma figura più grave.

Art. 56. La sospensione dal servizio è di due specie preventiva e punitiva.

La sospensione preventiva, che si applica in pendenza di processi ed in pendenza d'inchieste o accertamenti amministrativi pei casi di cui al susseguente capoverso, porta seco la sospensione dallo stipendio o paga, e dura finchè sia cessata o risolta la causa che la motivò.

Incorre nella sospensione preventiva:

1. chi sia implicato in fatti che possano dar luogo alle punizioni degli ultimi due gradi;
2. chi si trovi costituito in istato d'arresto, o, quando anche lasciato a piede libero, sia sottoposto a procedimento penale per uno dei reati che danno luogo alla destituzione.

Nel caso previsto al n. 1 si farà luogo alla restituzione dello stipendio o paga qualora l'agente risulti immune dagli addebiti che gli erano stati imputati. In ogni altro caso la Direzione generale giudica irrevocabilmente, a seconda delle circostanze, se ed in quale misura siano da rimborsarsi lo stipendio o paga trattenuti.

Art. 57. La sospensione punitiva ha per effetto di privare dello stipendio o paga l'agente che ne è colpito, per una durata che può estendersi fino a 30 giorni.

Essa è inflitta:

1. per sotterfugi diretti a sottrarsi all'obbligo del servizio;
2. per assenza arbitraria qualora non superi i 10 giorni; la sospensione in questo caso si applica indipendentemente dalla privazione dello stipendio o paga durante l'assenza arbitraria;
3. per rifiuto di risposte precise e categoriche da parte di chi è interrogato come testimone;
4. per dimostrazioni di scherno e disprezzo agli atti dell'Amministrazione;

5. per alterchi senza vie di fatto nei locali dell'Amministrazione, o loro dipendenze;
6. per risse con vie di fatto fuori di servizio o per altre gravi cause di condotta biasimevole, pure fuori di servizio;
7. per aver mancato di trasferirsi nel termine prefisso dove fu ordinato dai superiori;
8. per ritardato versamento o ritardata consegna di valori od oggetti a chi di ragione, derivante da negligenza o da altra causa non dolosa;
9. per negligenza nell'adempimento dei doveri d'ufficio quando ne siano derivati danni al servizio od agli interessi dell'Amministrazione e salvo il caso previsto dal n. 2 dell'art. 62;
10. per ingiurie o per accuse infondate, specialmente se a mezzo di scritti anonimi, contro agenti dell'Amministrazione;
11. per non avere osservato o fatto osservare le misure di prevenzione contro gli infortuni quando la mancanza abbia prodotto o potuto produrre danni ad altre persone.

Per le mancanze previste nei uumeri 1, 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 10, insieme con la sospensione può essere inflitto il trasloco disciplinare.

Art. 58. La proroga del termine normale per l'aumento di stipendio o paga è inflitta per la durata di uno o due anni nei seguenti casi:
1. per falso deposto o calcolata reticenza nelle risposte ai superiori allo scopo di occultare la verità per giovare ad altri agenti;
2. per alterchi o risse con vie di fatto nei locali dell'Amministrazione, o loro dipendenze;
3. per atti di insubordinazione, fra i quali è annoverata l'assenza fino a 10 giorni, se avvenuta contro la proibizione di un superiore, o se abbia potuto compromettere la regolarità del servizio:
4. per mancanze che abbiano compromesso la regolarità o che avrebbero potuto compromettere, ma non abbiano compromesso, la sicurezza dell'esercizio;
5. per contravvenzione alle disposizioni dell'art. 14 o per occupazioni che possano risultare in contrasto coi doveri d'ufficio;
6. per operazioni di usura con chiunque, quando non assumano carattere tale da porre chi le esercita nella condizione prevista dal comma 6° dell'art. 62;
7. per calunnie o diffamazioni verso l'Amministrazione o verso altri agenti benchè non superiori di grado, ancorchè non abbiano dato luogo a giudizio penale.

Inoltre le proroga del termine normale per l'aumento di stipendio o paga può essere inflitta per la durata di sei mesi o di un anno all'agente il quale, sebbene non abbia commesso alcuna delle mancanze sopra indicate, dimostri abituale indolenza o palese insufficienza nell'adempimento delle funzioni del suo grado.

La proroga di un anno potrà essere ridotta a sei mesi qualora l'agente abbia dimostrato di essersi emendato.

Per gli agenti provvisti del massimo dello stipendio o della paga corrispondente al loro grado, alla proroga del termine normale per l'aumento di stipendio o paga è sostituita la sospensione dal servizio con o senza trasloco punitivo, secondo le circostanze, però con gli stessi effetti della proroga quanto alla disposizione di cui nell'art. 66.

Art. 59. La degradazione consiste nella retrocessione dell'agente ad un grado immediatamente inferiore.

Tuttavia, quando la degradazione viene applicata a norma dell'art. 71 in sostituzione della destituzione, la retrocessione potrà essere eccezionalmente di due gradi. Inoltre, quando la dagradazione sia applicata nell'intento di togliere l'agente da quelle funzioni che hanno occasionato la mancanza da punirsi, oppure allo scopo di rimettere l'agente nelle funzioni da lui esercitate prima che fosse promosso al grado da cui si deve retrocederlo, gli sarà assegnato quel grado che risulta necessario, secondo la tabella graduatoria, per tale cambiamento di funzione o ritorno al grado precedente.

Si incorre nella degradazione:
1. per falso deposto o calcolata reticenza nelle risposte ai superiori, allo scopo di occultare la verità per nuocere ad altri agenti;
2. per contravvenzioni, commesse o facilitate in ragione dell'ufficio, alle leggi e regolamenti in materia di dogane, dazi, posta, monopoli e sanità pubblica;
3. per inabilità od incompatibilità all'esercizio del proprio ufficio, sopraggiunta per motivi imputabili all'agente;
4. per mancanze che abbiano compromesso la sicurezza dell'esercizio;
5. per trascuratezza nell'esercizio delle proprie mansioni, quando ne derivino gravi danni all'Amministrazione.

Art. 60. Quando un agente degradato abbia uno stipendio o paga superiore al massimo del grado a cui viene retrocesso, conserverà la differenza come assegno personale.

Alla degradazione va sempre aggiunta la proroga del termine normale per l'aumento di stipendio o paga, per la durata di sei mesi o di un anno.

Qualora l'agente degradato meriti la reintegrazione, potrà ottenerla dopo trascorso almeno un anno.

Art. 61. Per gli agenti avendo il grado minimo stabilito dalla tabella graduatoria, alla degradazione è sostituita la sospensione dal servizio con o senza trasloco punitivo, però con gli stessi effetti della degradazione quanto al disposto di cui nell'art. 66.

Art. 62. La destituzione è inflitta:
1. a chi simula aggressioni, attentati, contravvenzioni, od altri fatti congeneri, o comunque adopera artifizio o si vale della propria condizione od autorità per lucrare o far lucrare ad altri premi e compensi che non gli spetterebbero, o per procurarsi indebiti vantaggi, ancorchè non ne siano derivati inconvenienti di servizio;
2. a chi, per inadempimento dei propri doveri od inosservanza dei Regolamenti, abbia compromesso la sicurezza dell'esercizio con danno delle persone o grave danno del materiale;
3. a chi, nonostante restituzione, scientemente si appropri o contribuisca a che altri si appropri, oppure abbia tentato di appropriarsi, somme, valori, materiali ed oggetti spettanti all'Amministrazione o ad essa affidati per qualsiasi causa;
4. a chi scientemente defraudi o contribuisca a che altri defraudi, oppure abbia tentato di defraudare l'Amministrazione nei suoi averi, diritti od interessi;
5. a chi, per causa di lucro, percepisce somme indebite a carico del pubblico;
6. a chi, per azioni ledenti la moralità od onorabilità, ancorchè non costituiscano reato e trattisi di cosa estranea al servizio, si rende indegno della pubblica stima;
7. a chi sia incorso in condanna penale per furto, peculato, frode, truffa, appropriazione indebita, corruzione, concussione, o per reati contro la fede pubblica, il buon costume o l'ordine pubblico, nonchè per reato che importi la pena della interdizione dai pubblici uffici;
8. a chi, sebbene prosciolto o assolto da imputazioni comprese fra quelle indicate nel numero precedente con ordinanza o con sentenza dell'Autorità giudiziaria per insufficienza di indizi, per non provata reità, oppure in seguito a verdetto negativo dei giurati, non sia dall'Amministrazione giudicato meritevole della fiducia necessaria per essere conservato in servizio;
9. a chi, per atti di connivenza con estranei, o con dolosi maneggi, rechi o tenti recar danno all'Amministrazione nei contratti per lavori, provviste, acccolli o vendite nelle aste o licitazioni, o in qualunque altro ramo del servizio;
10. a chi, scientemente e per qualsiasi motivo, altera o falsifica biglietti di viaggio od altri documenii di trasporto; altera, falsifica, sottrae o distrugge documenti di servizio, registri o atti qualsiasi appartenenti all'Amministrazione o che la possono comunque interessare;
11. a chi, senza fine di lucro, viola un segreto d'uf-

ficio in materia di telegrafo, contenzioso, finanza, contratti;

12. a chi si rende colpevole di grave insubordinazione;

13. a chi, nel disimpegno di funzioni attinenti alla sicurezza dell'esercizio, è trovato in istato di ubriachezza;

14. a chi trasgredisce scientemente le istruzioni e le cautele prescritte per il trasporto delle materie infiammabili abbenchè non ne sia derivato danno;

15. a chi, per mancanza di diligenza, è causa d'incendi a danno dell'Amministrazione;

16. a chi altera dolosamente i piombi doganali;

17. a chi sta arbitrariamente assente dal servizio per oltre 10 giorni; in tal caso la destituzione decorre dal primo giorno successivo al periodo dell'assenza arbitraria;

18. a chi, senza giustificazione di una causa di forza maggiore, non restituisce o restituisce manomessi i gruppi, i bagagli, le merci o i materiali in genere avuti in consegna, custodia o sorveglianza;

19. a chi, facendo parte del personale viaggiante, oppure essendo addetto al ricevimento, alla manipolazione o custodia di bagagli, merci, valori o generi di magazzino od anche alla lavorazione o manipolazione di materiali, ricusi di assoggettarsi o tenti di sottrarsi alle visite personali da eseguirsi sia da ufficiali od agenti di pubblica sicurezza, sia, in qualunque luogo dipendente dall'Amministrazione, anche da agenti ferroviari di ciò incaricati da funzionari delle ferrovie fino al grado inclusivo di capo stazione, capo officina o deposito, magazziniere o capo conduttore principale;

20. agli agenti descritti nel numero precedente, i quali siano trovati muniti di ordigni od oggetti atti a perpetrare o mascherare manomissioni, come ad esempio recipienti di forma speciale, cacciaviti, trapani, succhielli, tele, aghi, filo e simili, e di chiavi che non siano fra quelle di cui possa essere giustificato il possesso;

21. a chi, venuto in cognizione della persona o delle persone che abbiano perpetrato furti o manomissioni di bagagli, merci, o di qualsivoglia altro oggetto di spettanza dell'Amministrazione o ad essa affidato per qualsiasi causa, abbia deliberatamente occultato ai superiori il nome loro e le circostanze di fatto;

22. a chi si fa promotore ed organizzatore, o si rende autore di disordini, tumulti o violenze, in servizio o per causa di servizio.

Art. 63. Al colpevele di più mancanze si infligge la punizione comminata per la mancanza più grave.

Art. 64. Per le mancanze commesse da due o più agenti in seguito a concerto fra loro, la punizione potrà essere aumentata di due gradi a coloro che, oltre a prendervi parte, le avranno promosse, e di un grado a tutti gli altri.

Nei casi di tentativo, esclusi quelli per cui è disposto diversamente, è inflitta la punizione di grado immediatamente inferiore a quella stabilita per la mancanza consumata.

Art. 65. Gli istigatori, gli ausiliatori ed i complici sono puniti alla pari degli autori principali.

E' ritenuto e punito come complice anche colui che, avendone l'obbligo, omette deliberatamente di denunziare alla superiorità fatti costituenti mancanze gravi previste dal presente Regolamento.

Art. 66. La ricaduta entro i due anni nelle mancanze che hanno provocato l'applicazione di una pena disciplinare, può dar luogo all'applicazione della pena di grado immediatamente superiore a quella ultimamente inflitta.

Art. 67. La censura e la multa possono essere inflitte dalle Direzioni d'esercizio e dai servizi, senza speciali formalità di procedura, previe soltanto le maggiori possibili indagini per l'accertamento delle mancanze.

Art. 68. La sospensione dal servizio come misura preventiva si applica di regola dalle Direzioni d'esercizio o dai servizi; però nei casi urgenti può ordinarsi anche dal superiore immediato, il quale dovrà tosto informare la Direzione o il servizio da cui dipende.

Art. 69. La sospensione punitiva ed il trasloco disciplinare sono applicati dalla Direzione generale su proposta delle Direzioni d'esercizio o dei servizi, previo accertamento dei fatti costituenti la mancanza e loro contestazione all'incolpato.

Art. 70. La proroga del termine normale per l'aumento di stipendio o paga e la degradazione sono deliberate dal Comitato d'Amministrazione, la destituzione dal Consiglio; le une e l'altra però in seguito a proposta di un Consiglio superiore di disciplina, costituito:

da un consigliere d'Amministrazione, che ne ha la presidenza;

dal capo servizio del personale, o suo sostituto;

dal consulente legale, o suo sostituto;

da due capi servizio od altri funzionari superiori non appartenenti alla Direzione generale.

Il detto Consiglio superiore di disciplina delibera a maggioranza di voti con l'intervento almeno di quattro membri; in caso di parità di voti prevale quello del presidente.

Le sue proposte non vincolano la libertà di apprezzamento e di decisione del Consiglio o del Comitato d'Amministrazione. (*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Le difficoltà del traforo del Sempione.

Telegrafano da Ginevra, 23, che l'Impresa per il traforo del Sempione, come è noto, chiese un indennizzo in causa dell'inondazione della galleria sud, nonchè per l'elevazione della temperatura della galleria nord; altrimenti si dice disposta a cessare i lavori di traforo.

La Compagnia ferroviaria del Giura-Sempione chiese il parere del Consiglio Federale. Questo ora domanda alla Compagnia perforatrice che fissi l'indennizzo.

Si crede che si deciderà di pagarlo piuttosto che costringerla a cessare i lavori, occasionandosi così un nuovo ritardo nel collaudo.

D'altra parte telegrafano da Berna che l'Impresa del Sempione, la quale chiede alla Società Giura-Sempione di prendere a suo carico tutte o parte delle spese straordinarie cagionate dall'installazione della ventilazione e dalla lotta contro l'elevazione della temperatura, ha fornito al Dipartimento federale delle ferrovie un preventivo particolareggiato.

La Giura Sempione intende infatti di far sopportare alla Confederazione, come acquisitrice della sua rete, questo supplemento di spese.

Il Dipartimento federale delle ferrovie fa procedere ad una perizia approfondita: dopo la quale soltanto la questione potrà venir davanti al Consiglio federale.

><

Per l'esercizio economico sulle linee Valtellinesi.

C'informano da Sondrio che quella Deputazione provinciale ha fatto viva istanza al Ministero dei Lavori Pubblici perchè l'esercizio economico, giusta la legge 9 giugno 1901, n. 220, venga attivato sulle linee valtellinesi comprese nella rete Adriatica, e cioè sulle linee Lecco Chiavenna e Lecco Sondrio.

Queste linee si trovano indubbiamente nella condizione di poter aspirare a tale provvedimento, quale rimedio e compensazione alle sfavorevoli circostanze che influiscono a rendere, su dette linee, limitato il traffico, e come mezzo efficace a creare sulle linee stesse un maggior movimento, a dare sviluppo in quella Provincia

alle industrie ed al commercio, e favorirne così l'economico miglioramento.

Le linee Valtellinesi costituenti l'ultima tratta della nostra rete generale ferroviaria s'arrestano sul territorio della provincia, senza che alla loro estremità superiore possano congiungersi con altre ferrovie, e per conseguenza il movimento su quelle linee non può avere quell'estensione che potrebbe conseguire, ove, mediante il congiungimento con altre ferrovie, le linee in questione potessero servire ai trasporti oltre il confine; e pertanto importa favorire con facilitazioni il movimento interno, quello cioè fra la provincia di Sondrio e le altre provincie del Regno.

A proposito dell'esercizio economico sulle linee Valtellinesi, sappiamo che il relativo progetto è in corso di studio presso la Società esercente la rete Adriatica, limitatamente però al servizio dei viaggiatori, bagagli, cani e biciclette, come si è fatto per le linee sulle quali ultimamente si è iniziato l'esperimento di tale servizio.

Per le merci, il servizio stesso, come l'esperienza ha dimostrato, presenta gravi inconvenienti a causa particolarmente della rispedizione delle merci medesime ai punti di giunzione e per fatto che le linee in esercizio economico anche per le merci vengono escluse dai trasporti da e per l'estero in base alla Convenzione di Berna. Invece si sta studiando se sia possibile attuare sulle linee sulle quali si esperimenta il nuovo servizio l'istituzione di qualche tariffa locale per favorire gli eventuali traffici speciali di cui ciascuna linea fosse suscettibile. E noi riteniamo che altrettanto si farà per le linee Valtellinesi.

><

I prodotti delle Ferrovie italiane dal 1° luglio al 30 settembre 1902.

Dal prospetto dei prodotti lordi approssimativi delle Strade Ferrate costituenti le Reti principali Mediterranea, Adriatica e Sicula e delle altre Ferrovie del Regno, compilato dal R. Ispettorato Generale dal 1° luglio al 30 settembre 1902, in confronto con quelli del corrispondente periodo dell'esercizio precedente togliamo le cifre seguenti:

Rete Adriatica. — Per la *Rete principale* i prodotti ammontarono nel periodo suddetto a L. 34,804,334 contro L. 32,551,289 nel periodo corrispondente dell'esercizio 1901-902, con un aumento quindi di L. 2,253,045.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 9,356,322.

Per la *Rete secondaria* L. 2,977,486 contro L. 2,768,220 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente, con un aumento quindi di L. 209,266.

Rete Mediterranea. — Per la *Rete principale* complessivamente, per il periodo suindicato, i prodotti ascesero a L. 38,251,195 contro L. 36,857,885 nel corrispondente periodo dell'esercizio 1901-902. Vi ha quindi un aumento di prodotto di L. 1,393,313.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 10,227,734.

Per la *Rete secondaria* L. 1,717,029 contro L. 1,633,000 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente e con un aumento di L. 84,029.

Rete Sicula. — Per la *Rete principale* i prodotti ammontarono nel periodo suindicato a L. 2,603,818 contro L. 2,472,700 nel periodo corrispondente dell'esercizio 1901-902, con un aumento quindi di L. 131,118.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 79,960.

Per la *Rete secondaria* L. 645,782 contro L. 561,353 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente, con un aumento di L. 84,429.

Lo Stato complessivamente partecipa ai prodotti delle tre Reti secondarie nella somma di L. 4,763,508.

Da queste cifre pei tre primi mesi dell'esercizio finanziario 1902-1903 risulta un maggior prodotto di lire 4,155,200 per le tre grandi Reti, principali e secondarie.

><

Acquedotto pugliese.

Al Ministero dei Lavori Pubblici si è ultimato il capitolato d'appalto per le spese necessarie alla costruzione dell'acquedotto pugliese.

Prima però di pubblicarlo, l'on. Balenzano richiederà il parere del Consiglio di Stato e della Corte dei Conti.

><

Servizio cumulativo ferroviario e marittimo.

Siamo informati che fra la Società di Navigazione « La Puglia » e la Società delle Ferrovie Adriatiche e Mediterranee sono in corso delle trattative per venire ad un accordo sul servizio cumulativo per passeggieri.

><

Una nuova stazione a Milano.

La Commissione per il riordinamento delle stazioni di Milano, visto il crescente traffico, che sarà ancora maggiore coll'apertura non lontana del Sempione, è venuta nella deliberazione di sollecitare dal Governo la costruzione di una nuova stazione di testa, che dovrebbe sorgere in località prossima all'attuale.

Il comm. Manusardi fu incaricato della relazione. La spesa è preventivata in circa 40 milioni. Il Comune di Milano dovrebbe parteciparvi per 4 milioni.

><

Istanza per il servizio ferroviario in Sardegna.

La Camera di Commercio ed Arti di Cagliari ha espresso al Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio i seguenti voti che il Ministero stesso ha vivamente raccomandato per benevolo esame a quello dei lavori pubblici:

1. Che sia adottato per il servizio cumulativo ferroviario marittimo colla Sardegna lo stesso completo repertorio delle merci e le identiche classificazioni stabilite per le reti ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia;

2. Che tutte indistintamente le stazioni ferroviarie del continente e della Sicilia siano abilitate al servizio cumulativo colla Sardegna;

3. Che gli avvisi d'incasso e delle giacenze siano scambiati direttamente fra la stazione mittente e la destinataria.

><

Per l'accettazione delle nuove tariffe speciali.

Parecchie Camere di commercio, considerato che nella *Gazzetta Ufficiale* del 29 luglio 1901 era apparso un Decreto Reale promulgante le nuove tariffe speciali a grande velocità numero uno e numero undici, nelle quali, in conformità al voto delle Camere di Commercio e della Società degli Agricoltori italiani, è segnata, allo scopo di agevolare il traffico locale, una nuova zona con prezzi ridotti fino a 200 chilometri, per i colli fino a 20 chilogrammi; osservato che l'articolo 2° del decreto stesso stabiliva che con decreto ministeriale sarebbe stata fissata la data di attuazione delle due tariffe, e che dopo 14 mesi ancora non fu stabilito quando esse andranno in vigore, hanno fatto vive istanze ai Ministeri dei Lavori Pubblici,

di Agricoltura, Industria e Commercio, delle Finanze e del Tesoro per raccomandare che non venga più oltre ritardata l'attuazione di quella riforma tanto attesa dal commercio ed invano finora promulgata.

><

Derivazione d'acque pubbliche.

L'ing. Icilio Pettini, di Roma, ha presentato il progetto e la domanda intesa ad ottenere la concessione di derivare dal fiume Topino-Chiagio mc. 3.81 d'acqua al minuto secondo, allo scopo di produrre la forza motrice costante di 547 cavalli dinamici (mercè un salto medio di m. 10.76), onde dotare la città di Perugia d'un impianto di luce elettrica pubblica e privata, e per distribuire energia elettrica per forza motrice ai paesi adiacenti ai fiumi Topino-Chiagio e Tevere.

La spesa che si presume necessaria per il completamento di quest'opera sarebbe di L. 738,000, e cioè L. 431,000 per l'impianto idraulico e L. 307,000 per quello elettrico.

><

Le opere idrautiche di 5ª categoria.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha emesso il seguente parere in materia di *opere idrauliche di 5ª categoria.* « Il decreto di obbligatorietà del concorso degli interessati nella spesa per lavori di difesa dell'abitato, prescritto dall'art. 102 della legge 30 marzo 1893, non può emettersi dopo che i lavori stessi siano stati compiuti a cura e spese del Comune, di sua iniziativa, e senza che siasi proceduto alla preventiva costituzione del consorzio di cui all'art. 99 della legge stessa.

« Non può quindi il Comune esigere il contributo dagli interessati in via amministrativa, ma è in sua facoltà di ricorrere, se lo creda, all'autorità giudiziaria, quando i lavori, aventi il carattere di opere idrauliche di 5ª categoria, abbiano raggiunto lo scopo previsto, ed i proprietari interessati abbiano ricevuto reali vantaggi ».

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha emesso la seguente decisione in materia di *Giustizia amministrativa.* « Quando la parte non abbia firmato il ricorso, l'avvocato che lo sottoscrive deve essere munito di mandato speciale, la data del quale deve essere indicata sotto pena di nullità, e deve inoltre il mandato stesso essere depositato contemporaneamente al ricorso ed agli altri documenti nella segreteria della IV Sezione.

« Un mandato generale *ad lites*, che abbia data anteriore di parecchi anni ai fatti che hanno dato origine al ricorso, e che riguardi la facoltà di rappresentare il mandante dinanzi ad un determinato tribunale civile, quantunque riguardi ogni e qualunque causa futura, con facoltà di mandatario speciale, non può autorizzare l'avvocato a firmare, senza il concorso della firma del mandante, il ricorso alla IV Sezione ».

><

Sentenze di Cassazione, di Corte d'Appello, ecc.

La Corte d'Appello di Firenze ha emesso recentemente la seguente sentenza in materia di *Acque pubbliche:*

« Lo Stato agisce *jurie imperii* quando provvede al regime delle acbue pubbliche, alla difesa e conservazione delle sponde. Affinchè possa aversi diritto al risarcimento dei danni e conseguente azione giudiziaria del privato contro la pubblica amministrazione in causa di straripamento di acque pubbliche, è necessario stabilire che i danni lamentati abbiano nesso immediato ed esclusivo di causa ad effetto colle opere intraprese dallo Stato ».

— La Corte di Cassazione di Torino ha emesso recentemente la seguente sentenza in materia di *Infortuni sul lavoro.*

« La legge sugli infortuni del lavoro non ha stabilito norme speciali di procedimento nemmeno per i giudizi eccedenti il valore di L. 200.

« Il certificato medico prescritto dal regolamento a corredo della denuncia dell'infortunio e la richiesta che deve susseguire non sono elementi probatori che, in caso di controversia giudiziale, possano tener luogo di quelli contemplati dal Codice civile.

« La legge citata con le parole *per causa violenta in occasione di lavoro* esclude dall'obbligo dell'assicurazione le malattie professionali ».

><

Biglietti andata e ritorno fra Bagnacavallo e Russi.

In segnito a domanda avanzata dal Municipio di Bagnacavallo, la Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali, d'accordo coll'Ispettorato governativo ha disposto per la istituzione in via di esperimento di normali biglietti di andata e ritorno delle tre classi dalla stazione di Bagnacavallo per quella di Russi.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

RETE MEDITERRANEA:

Costruzione di una piccola officina e di un ripostiglio per la manutenzione degli apparati centrali e di blocco nella stazione centrale di Milano, L. 2530.

Trasporto dello scambio n. II della stazione di Pisa Porta Nuova dal binario dei treni dispari a quello dei treni pari, L. 5380.

Consolidamento della costa montuosa denominata Cocuzza, fra i km. 368.206 e 368.915 della linea Battipaglia-Reggio, L. 37,000.

RETE ADRIATICA:

Impianto di nuove stufe in alcuni locali del piano superiore del fabbricato viaggiatori nella stazione di Pistoia, L. 450.

Sostituzione delle leve di manovra tipo D (ex-Pontificio) con leve semplici a compensatore intermedio nelle trasmissioni dei segnali a disco girevole delle stazioni di Montecalvo-Buonalbergo, di Montaguto e di Ariano, dal lato verso Napoli, sulla linea Foggia-Napoli, L. 780.

Impegno suppletivo per allacciare nella stazione di Galliera il binario tronco, verso Bologna, col secondo binario di corsa; per costruirvi un'asta di manovra, pure verso Bologna, e per prolungarvi, verso Padova, il binario tronco per il carico e lo scarico diretto delle merci sulla linea Bologna-Padova, L. 2000.

Fornitura del minuto materiale d'esercizio occorrente in aumento inventario per l'anno finanziario 1902-903, L. 236,467.82.

Costruzione di una scogliera a difesa della ferrovia contro il torrente Miscano, al km. 76.420 della linea Foggia-Napoli, L. 25,000.

Acquisto dei materiali metallici d'armamento occorrenti nell'esercizio 1902-903 per la rinnovazione della parte metallica dei binari e deviatoi armati con rotaie d'acciaio sulle linee dello Stato comprese nella rete, L. 2,365,500.

Acquisto di materiali metallici d'armamento occorrenti nell'esercizio 1902-903 per la rinnovazione della parte metallica dei binari e deviatoi armati con rotaie d'acciaio sulle linee Meridionali comprese nella rete, L. 484,500.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Aumento della dotazione d'acqua al rifornitore della stazione di Mignanego, sulla linea Succursale dei Giovi, per L. 13,240.

Riparazioni ai cedimenti dell'argine ferroviario fra le stazioni di Narzole e di Cherasco, al km. 84.000-84.500, causati dalle pioggie, per L. 16,000.

Sgombro di materie franate dal poggio di Casalta, al chilometro 253.208 della linea Asciano-Montepescali, per L. 5600.

Opere complementari di difesa in sponda destra del Tanaro a monte del ponte presso Narzole, per L. 9000.

Sistemazione della scarpata destra della trincea di Malgesso, fra i km. 21.385 e 21.459 della linea Gallarate-Laveno, per L. 7100.

Consolidamento del ponte sul torrente Cortolla, al km. 305.985 (fra le stazioni di Ponte Ginori e di Volterra) della linea Cecina-Volterra, per L. 2400.

Rete Adriatica:

Ripristino di alcuni tratti di scarpa della trincea di approccio alla galleria Persolino, ai km. 96.180, 96.420 e 96.460 della linea Firenze-Faenza, per L. 850.

Sistemazione dei confini della proprietà ferroviaria fra i km. 205 835 e 206.155, da Roma, della linea Foligno-Terontola, per L. 770.

Spostamento del binario di corsa fra i km. 79.900 e 80.100 della linea Roma-Sulmona, per L. 5200, delle quali L. 4600 per i lavori da appaltarsi.

Costruzione d'una scogliera a difesa della ferrovia Orte-Falconara, fra i km. 87.680 e 87.786, per L. 19,000.

Ampliamento della stazione di Conegliano, per lire 325,000.

Rete Sicula:

Opere suppletive per la sistemazione della sponda destra del torrente Morello, fra i km. 140.170 e 140-865 della linea Bicocca-Santa Caterina, per L. 20,000.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Col giorno 31 dicembre p. v. verrebbe a scadere la validità della serie F della tariffa speciale n. 111, piccola velocità, per i trasporti di recipienti vuoti nuovi ed usati. Ora, su proposta delle Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico, il R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate ha approvato la proroga per un altro anno, e cioè a tutto dicembre 1903, dell'esperimento della validità di cui sopra.

— Con recente decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, è stata approvata l'estensione di validità della tariffa locale interna n. 209, piccola velocità, della Rete Sicula, a tutte le stazioni della rete medesima per le spedizioni a vagone completo dei cereali e dei legumi secchi, in conformità della proposta all'uopo presentata dalla Direzione generale delle Strade Ferrate della Sicilia, allo scopo di favorire nel miglior modo possibile i trasporti in ferrovia delle suaccennate derrate.

— Il Ministro dei Lavori Pubblici, d'accordo cogli altri Ministri interessati, ha dato la sua approvazione alle seguenti proposte delle Amministrazioni ferroviarie relative a concessioni speciali di tariffa:

I. *Proposte dell'Adriatica:*

a) per l'estensione alla stazione di Foligno della serie C della tariffa locale n. 220, piccola velocità:

b) per rinnovare alle stesse condizioni già vigenti, fino al 30 giugno 1905, la concessione accordata alla Ditta Benini pel trasporto di cereali, farine, ecc., da e per Bergamo ed altre località, con riduzione proporzionale del quantitativo minimo d'impegno per l'ultimo periodo concessionale e colla clausola della facoltà di disdetta:

c) per rinnovare per un altro anno, a decorrere dal 15 ottobre 1902, la concessione accordata alla Ditta Fratelli Antoniazzi per trasporto di vino;

d) per estendere la concessione accordata alla Ditta Angelo Sala, per trasporto di canapa greggia e di stoppa di canapa anche ai trasporti stessi in partenza dalle stazioni della linea adriatica Caserta-Napoli ed in destinazione di Cassano d'Adda e di Melegnano. Per questi trasporti rimane stabilito il prezzo unico di L. 29.50 la tonnellata, aumentando l'attuale quantitativo minimo d'impegno di 800 tonnellate a tonnellate 1400, con decorrenza dal 1° ottobre 1902 al 30 settembre 1903;

e) per rinnovare la concessione accordata alla Ditta Giuseppe Lachin per i suoi trasporti di marmo in polvere grossolana e fina, in scaglie, frantumi, ecc., alle seguenti condizioni: La concessione è accordata per trasporti da Sacile diretti a stazioni oltre 100 km., nonchè per Cremona e Padova, con riduzione del 5 0[0 sulla tariffa speciale n. 121, serie I, per il quantitativo fino a 1500 tonnellate; e con la riduzione del 10 0[0 sulla detta tariffa speciale, serie I, per i quantitativi al dissopra delle 1500 tonnellate e purchè si raggiungano le tonn. 1500. In ogni modo la tassa per tonnellata-chilometro non dovrà essere inferiore a L. 0,0309 od a quella della tariffa interna 121, I, quando riesca inferiore al prezzo di lire 0,0309;

f) per rinnovare puramente e semplicemente per un altro anno la concessione accordata alla Ditta F. Piccinelli per trasporti di seterie da Bergamo a Milano e viceversa.

II. *Proposte della Mediterranea:*

a) di rinnovazione per il periodo dal 1° ottobre 1902 al 30 giugno 1903 della concessione accordata alla Ditta Giovanni Semeria per trasporto di olio d'oliva in fusti, a vagone completo, dalla Calabria alla Liguria, riducendo il quantitativo da 50 a 38 tonnellate, e coll'applicazione dell'abbuono del 10 0[0 sui normali prezzi di tariffa, fermo l'integrale diritto fisso, ed escluso qualsiasi ribasso pel ritorno dei fusti vuoti;

b) per la rinnovazione per un altr'anno della concessione accordata alla Ditta Luigi Turin e Comp. per trasporto di minerali disgregati di Barge, diretti al Genovesato ed a Milano, nei termini di cui appresso: 1) applicazione dei prezzi della tariffa speciale n. 120, G. ai trasporti a vagone completo da Barge a Luserna-San Giovanni del suddetto minerale; 2) applicazione del prezzo di L. 0,0412 per tonnellata-chilometro, oltre il diritto fisso normale, ai trasporti del minerale medesimo e dei diversi suoi componenti (caolino e feldspato) da Barge e da Luserna-San Giovanni alle stazioni e scali marittimi di Genova, a Sampierdarena, Savona, Pontedecimo e Bolzaneto. Quantitativo minimo d'impegno annuale, 500 tonnellate.

Notizie Ferroviarie Italiane

Per l'allacciamento delle stazioni Termini Trastevere. — Il 19 corr. si tenne a Viterbo l'annunziato Comizio per esprimere i voti delle popolazioni della provincia romana a favore del lungamente invocato allacciamento delle stazioni di Roma-Termini Trastevere.

Il Comizio riuscì numerosissimo, imponente. Presiedeva il Sindaco di Viterbo cav. Garletti. Fu, dopo vari discorsi, approvato per acclamazione l'ordine del giorno seguente:

Il popolo di Viterbo radunato in pubblico Comizio coll'intervento delle Rappresentanze politiche ed amministrative della intera Provincia e di numerose Associazioni operaie.

Considerando che il congiungimento diretto delle due stazioni di Roma, Trastevere e Termini, oltre a costituire una urgente necessità per la capitale, è condizione indispensabile per lo svolgimento economico e commerciale dei due Circondari di Viterbo e di Civitavecchia, e specialmente per il miglioramento della linea ferroviaria Roma-Viterbo, destinata per l'avvenire a più estese comunicazioni;

Considerando che coll'attuarsi di questa opera rispondente al generale interesse si viene a procurare lavoro alla classe operaia, i cui legittimi bisogni non debbono mai essere dimenticati;

Unisce il proprio voto a quello solennemente affermato dal popolo di Roma, nel Comizio del 12 gennaio 1902,

Confida che alla prossima apertura del Parlamento il Governo saprà mantenere la promessa fatta di presentare il disegno di legge per l'allacciamento delle due stazioni;

E facendo assegnamento nella solerzia dei due Comitati, nell'azione efficace dei suoi rappresentanti politici ed amministrativi, nella fusione di tutte le forze attive della Provincia;

Delibera di perseverare in questa legittima agitazione finchè non sia raggiunto lo scopo.

Ferrovia Ascoli-Antrodoco-Roma. — Il 17 corr., per propugnare la costruzione della ferrovia Ascoli-Antrodoco-Roma, ad Amatrice è stato tenuto un imponente comizio, cui intervennero gli on. Roselli e Raccuini, autorità, notabilità, rappresentanze in gran numero da tutti i paesi interessati alla linea, ed aderirono gli on. Manna, Barnabei e Cantalamessa.

Fu approvato, per acclamazione, un ordine del giorno col quale si espongono al Governo le aspirazioni dei paesi interessati alla costruzione della linea; si fanno voti perchè ad essa sia assegnato il massimo sussidio, e si proclami Ascoli sede del futuro comizio, affermando la convenienza ed utilità dell'agitazione.

Furono inviati telegrammi agli on. Zanardelli, Balenzano e Guido Baccelli.

Ferrovia Bologna-Brindisi. — Il Comitato esecutivo dell'*Unione delle Camere di Commercio* ha approvato in massima la relazione della Camera di Commercio di Ancona per il miglioramento della ferrovia Brindisi-Bologna, ed ha emesso il voto perchè si provveda ora al raddoppiamento del binario nel tratto Ancona-Bologna, il solo che dia un reddito chilometro che possa giustificare, secondo la legge, questa domanda.

Ferrovia Genova-Bobbio-Piacenza. — Ebbe luogo a Genova l'adunanza del Consiglio Direttivo dell'Unione Genova-Bobbio-Piacenza.

Dopo una diligente relazione del Presidente dottor Vincenzo Della Cella intorno al lavoro compiuto per l'attuazione della ferrovia elettrica Genova-Bobbio-Piacenza ed agli utili che si ripromette ritrarne, gli ingegneri Oliva e Bodoano rassegnarono una accurata descrizione degli studi da loro compiuti intorno al percorso della predetta ferrovia.

L'adunanza plaudì ed approvò i lavori dei due ingegneri e fissò pel giorno 9 del prossimo novembre il Congresso della Unione stessa a Piacenza.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio al 20 ottobre 1902.* — Nella decade 11-20 ottobre 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 4,622,757.15, con un aumento di L. 110,094.75 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio al 20 ottobre 1902 si ragguaglia a L. 49,117,588.26, presentando un aumento di L. 1,638,391.64 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 10 ottobre 1902.* — Nella decade dal 1° al 10 ottobre 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 5,085,359.50, con un aumento di lire 228,615.81 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 10 ottobre 1902 si ragguaglia a L. 105,066,170.50, e presenta un aumento di lire 7,149,922.62 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio al 10 ottobre 1902.* — Nella decade dal 1° al 10 ottobre 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 400,983, e presentano un aumento di L. 37,607 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 10 ottobre 1902 ammontano a L. 3,660,316, con un aumento di L. 208,791 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti del mese di settembre 1902.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (276 chilom.), nel mese di settembre 1902, confrontato con quello dello stesso mese 1901, fu il seguente:

		1902 settembre	1901
Passeggieri trasportati	Num.	277,000	261,970
» introito	L.	783,000	740,142.99
Bagagli e cadaveri	Tonn.	1,065	1,017
» introito	L.	92,000	86,822.70
Bestiame trasportato	Capi	19,855	16,251
» introito	L.	80,000	61,292.81
Merce trasportata	Tonn.	89,200	83,910
» introito	L.	945,000	905,983.13
Introito complessivo	»	1,900,000	1,794,411.63
» chilometrico	»	6,884.06	6,500.88
Proventi diversi	»	90,000	92,390.84
Introito generale	»	1,900,000	1,886,632.47
Spesa complessiva	»	930,000	988,776.26
» chilometrica	»	3,367.56	3,582.52
Introito netto	»	1,060,000	897,856.21

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Ferrovie Svizzere. — *Il* budget *delle Strade Ferrate Federali per il 1903* recentemente approvato dal Consiglio d'amministrazione, prevede un introito complessivo di fr. 78,366,590, di cui fr. 30,500,000 introito per trasporto passeggieri e fr. 43,900,000 circa per trasporto bagagli, animali e mercanzie.

Le spese d'esercizio vennero preventivate in fr. 52,345,820, cioè fr. 1,300,000 circa più che per il 1902 e fr. 5,080,000 più che nel 1901.

Il maggior introito è quindi calcolato a fr. 26,020,770

ossia a fr. 1,570,000 circa in meno che per il 1902 e fr. 2,280,000 in meno che per il 1901.

Comprendendo l'interesse del capitale, il ricavo di altre sorgenti di introiti, e dedotti gli assegni al fondo di rinnovazione, ecc., l'introito complessivo a conto profitti e perdite ammonta a fr. 34,010,470.

Fra le uscite dal conto profitto e perdite figurano fr. 3,144,000 per ammortizzazione del capitale d'impianto e delle spese di ammortizzazione e fr. 5,510,500 versamento al fondo di rinnovazione.

Le cifre esposte sono superiori a quelle fin qui ammesse per le ferrovie Nord-Est, Unione Svizzera e Giura Sempione.

L'Uscita complessiva del conto profitti e perdite ammonta alla cifra di fr. 35,725,300, e quindi si chiude con una maggior uscita presunta di fr. 1,714,803. Questa maggior uscita fa sì che alla cifra prevista nel *budget* di fr. 3,144,000 per ammortizzazione mancano fr. 1,714,803, se i risultati dell'esercizio non daranno un risultato migliore di quello previsto dal preventivo.

Ferrovie Inglesi. — *Tramvie elettriche di Manchester.* — Da lungo tempo la città di Manchester ha intrapreso la costruzione delle tramvie che dovranno comprendere, a servizio completo, una rete di 250 km. per la sola città di Manchester e 500 km. contando le linee estranee riunite dalla nuova rete. Di questi 500 km., circa 160 saranno riscattati da altre Società già esistenti e trasformati a trazione elettrica.

La prima linea, inaugurata nel 1901, presenta delle pendenze massime di 1.24 per cento ed è armata con rotaie di m. 18.29 di lunghezza e del peso di kg. 49.6 a metro lineare. I vagoni portano due motori di 35 o 20 cav. Il deposito di carrozze della Società, a costruzione finita, sarà il più importante di tutta l'Europa.

Una stazione di forza, della potenza di 14,000 cav., trovasi attualmente in costruzione per distribuire a parecchie sottostazioni la corrente elettrica a 600 volt. Un'altra sottostazione da 60,000 cav. è in progetto.

Ferrovie Russe. — *Nuova ferrovia siberiana.* — Il giornale *Russklj Kurjer* pubblica una notizia interessante, concernente lo stabilimento di una nuova ferrovia transiberiana.

Si tratterebbe, nel caso attuale, di una via di comunicazione che collegherebbe i possedimenti russi nell'Asia centrale col nord della Siberia. Questa ferrovia avrebbe il suo punto di partenza nel Verkestan e incrocierebbe la la transiberiana a Tomsk per dirigersi verso il Nord. Non si conoscono ancora esattamente tutti i punti che questa ferrovia traverserebbe. Probabilmente passerebbe per le ricche contrade di Bijsk, Barnol, Altaj, Semipalatinsk, fino a un porto dell'Oceano Polare. Si calcola che questa ferrovia costerà circa 400 milioni di franchi.

Ferrovia dell'Uganda. — La costruzione di questa ferrovia, che trovasi nel protettorato inglese dell'Africa orientale, e che darà a questo grande sviluppo, è molto avanzata. Ha già raggiunto il lago Victoria, ma occorrerà qualche tempo ancora prima che la linea possa essere aperta al traffico.

Sono intanto in costruzione due grossi vapori, destinati ad esercitare il traffico fra il centro dell'Uganda attraverso il Lago Vittoria al Porto Florence, che è il punto terminale della ferrovia.

Notizie Diverse

Il tunnel sotto il Quirinale. — Il 20 corr. fu inaugurata a Roma la linea tramviaria che attraversa il tunnel del Quirinale, con l'intervento del Sindaco, don Prospero Colonna, del Prefetto e altre autorità della capitale.

Fino dal 21 la linea del Tunnel è entrata in esercizio, essendosi per accordi col Comitato « Pro-Sicilia » destinata una metà dell'incasso del 21 e del 22 a pro' dei danneggiati delle alluvioni in Sicilia.

Commissione per il Tevere. — Il Ministro dei Lavori Pubblici, on. Balenzano, ha nominato una Commissione di funzionari, presieduta dal comm. Manganella, direttore generale delle opere idrauliche, per studiare, in rapporto alle attuali esigenze, la manutenzione, navigazione e il rimorchio sul Tevere.

La Commissione anzidetta dovrà presentare la Relazione entro sei mesi dal 1° ottobre.

Navigazione fluviale. — La Società per la navigazione fluviale, con sede a Venezia, capitale un milione in azioni da L. 250, ha organizzato un servizio regolare di trasporti fluviali fra Venezia e Milano e porti intermedi.

Essa dispone attualmente di cinque piroscafi rimorchiatori e di venti barconi, dei quali sei in ferro, della portata di 200 tonn.

Di fronte al quotidiano aumento dei traffici e della conseguente necessità di aumentare la propria flotta, la Società ha intavolato, di questi giorni, pratiche con capitalisti ed industriali per ottenere un largo concorso finanziario.

Il canale interoceanico di Panama. — Secondo informazioni pervenute da Washington, Knox, *Attorney General* della Confederazione, presenterà, in settimana, al Presidente Roosevelt un suo rapporto intorno ai diritti che la Compagnia Francese possiede, relativamente al Canale di Panama. Si afferma che Knox conclude il suo rapporto affermando la validità di quei diritti.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Valquarnera (Caltanissetta) (3 novembre, ore 10). — Appalto delle opere di allacciamento condottura fino al serbatoio diramatoio delle acque potabili delle sorgenti denominate Valle d'Inferno e Valle Ammalati, poste nell'ex-feudo Cafeci, nel territorio di Castrogiovanni, per L. 66,364.78. Dep. spese L. 1500. Fatali 24 novembre, ore 12.

Direzione Generale R. Arsenale di Taranto (4 novembre, ore 12). — Appalto dell'impresa per la lavorazione di tonn. 300 di lamiere lisce e verghe angolate di ferro omogeneo, per complessive L. 60,000, provvisoriamente aggiudicato col ribasso del 20.51 0[0 e cioè per L. 47,694. Dep. provv. L. 6000. Dep. spese L. 1500.

Municipio di Sommatino (Caltanissetta) (4 novembre, ore 10, def.). — Appalto dei lavori per la costruzione della condottura delle acque potabili di Draffù in Sommatino, e per la distribuzione di nell'interno dell'abitato, provvisoriamente aggiudicato al signor Maira Vincenzo, perito agronomo, domiciliato a Canicattì, col ribasso di L. 5400 su L. 107,690.

R. Prefettura di Parma (5 novembre, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori di difesa frontale della sponda destra del Po, di contro all'abitato di Zibello per l'estesa di m. 1000, in continuazione di quella eseguita nel 1890 in Comune di Zibello, per complessive L. 130,200. Documenti 26 ottobre. Deposito provvisorio L. 6000.

Deputazione Provinciale di Ravenna (6 novembre, ore 13). — Appalto dei lavori per la costruzione di due ponti in calcestruzzo di cemento armato, a travate indipendenti, a S. Agata, sul fiume Santerno, di m. 67.55, e di Cotignola, sul fiume Senio, di m. 38.20, in adiacenza e sostituzione degli attuali ponti in legname per L. 89,000. Consegna lavori 360 giorni. Docum. 5 novembre. Cauz. L. 4500. Dep. spese L. 1500. Fatali da destinarsi.

Consorzio Internazionale di Burana (Ferrara) (7 novembre, ore 14, unico def.). — Appalto delle opere occorrenti all'escavo ed alla sistemazione dei canali maestri in sinistra del Diversivo Mode-

nese, denominati: 1° Cannucchio; 2° Quarantoli, San Martino e Mandriolo; 3° Cavo di sopra; 4° Cavo di sotto; 5° Fossa Reggiana e Cavo Rusco; 6° Bagnoli, per L. 830,000. Docum. 2 novembre. Dep. provv. L. 40,000. Dep. spese L. 1500.

R. Prefettura di Modena (7 novembre, ore 10, unico definit.). — Appalto dei lavori di difesa frontale ed ingresso d'argine in destra di Po in Risvolta di Casteltrivellino e Santa Mostiola fra i ss. 237 e 242, in Comune di Revere (Mantova), per complessive L. 157,800. Docum. 29 ottobre. Dep. provv. L. 8000.

R. Prefettura di Mantova (10 novembre, ore 11, unico def). — Appalto dei lavori di rimonta e prolungamento a valle della difesa frontale del froldo Tiscornia, in destra di Chiese, tra gli stanti n. 2 e la chiavica Regona, in Canneto sull'Oglio, per L. 11,290. Dep. provv. L. 500 e L. 600 per spese. Ultimaz. lavori 70 giorni.

— (10 novembre, ore 15, unico def.). — Appalto dei lavori di adattamento ad uso archivio di Stato di parte drl fabbricato demaniale di S. Trinità, oggi in uso dell'Amministrazione militare., per L. 16,329.48. Dep. provv. L. 800. Ultimaz. lavori 80 giorni. Doc. 2 novembre, ore 12.

Municipio di Genova, Ufficio Edilità e Lavori Pubblici (10 novembre, ore 14). — Appalto dei lavori per la costruzione di un tronco di strada in prosecuzione di via Venezia (corso Napoli, per L. 80,000, da eseguirsi nel termine di mesi 15. Dep. provv. L. 8000, per spese L. 2000. Fatali 25 novembre, ore 12.

R. Prefettura di Cosenza (15 novembre, ore 10). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti alla bonifica della Macchia della Tavola, nella valle a sinistra del fiume Crati, fra il torrente Cocchiato ed il valloncello Gattarragiata, presso la stazione ferroviaria di Torano Lattario, e di completamento e ripristino delle opere di bonifica esistenti per la Pietra delle Lavandaie ed il torrente suddetto, in provincia di Cosenza, per L. 687,916.64. Docum. 7 novembre. Deposito provv. L. 51,000.

R. Prefettura di Palermo (18 novembre, ore 10). — Appalto delle forniture ed opere occorrenti per eseguire la cilindratura dei tre tronchi 1°, 2° e 3° della strada nazionale n. 10, Termini-Taormina, dal bivio di Fiumetorto al torrente Cannella. di m. 86,962, escluse le traverse di Cerda, Caltavaturo e Castellana, nel sessennio 1902-1908, per complessive L. 164,227.12. Docum. 8 novembre. Cauz. un quinto del canone annuo. Dep. provv. L. 10,000. Fatali, senza ulteriore avviso, 4 dicembre, ore 12.

Amministrazione Provinciale di Campobasso (21 novembre, ore 11, unico def.). — Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti per i lavori di sistemazione e completamento del secondo tronco della strada provinciale Maglianica, n. 79, compreso fra il termine del primo tronco presso Bonefro ed i Tre Titoli, presso il confine, con la provincia di Foggia, per L. 66,648.41. Doc. 12 novembre, ore 15. Cauz. L. 6200. Dep. provv. L. 3000. Dep. spese L. 1100.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Artiglieria della Fabbrica d'Armi di Terni (31 ottobre, ore 16, definitivo). — Appalto delle seguenti forniture: kg. 30,000 di ferro fino in verghe (cilindrato per serbatoi) a L. 0.40 L. 12,000; kg. 30.000 di ferro fino in vèrghe (cilindrato per cilindri otturatori a L. 0.40 L. 12,000; kg. 40,000 di ferro fino in verghe (cilindrato per culatte) a L. 0.40 L. 16.000: totale L. 40,000. Cauz. L. 4000. Consegna 70 giorni.

Direzione delle Officine di Costruzione d'Artiglieria, Napoli (4 novembre, ore 14, definitiva). — Fornitura di tonn. 180 di litrantrace magro (per caldaie e per forni a riscaldare e bollire) a L. 38, L. 6840. Cauz. L. 684. Consegna 30 giorni.

Direzione Officina Costruzione Artiglierie di Torino (3 novembre, ore 9.30, unica def.). — Fornitura di coke, tonnell. 400 a a L. 50, totale L. 20,000. Dep. L. 2000. Cons. 50 giorni.

— (4 novembre, ore 9.30, unico def.). — Fornitura di kg. 550 di ottone in filo grosso a L. 2, L. 1100; kg. 2300 di ottone in verghe a L. 2, L. 4600; kg. 100 di rame in bande a L. 2, L. 200; kg. 60 di rame in filo grosso a L. 2.40, L. 144. Totale L. 6044. Cauz. L. 605. Cons. 40 giorni.

— (5 novembre, ore 9.30, unica def.). — Fornitura di kg. 1700 di ottone in verghe a L. 2, L. 3400; kg. 130 di rame in filo grosso a L. 40, a L. 312. Totale L. 3712. Cauz. L. 372. Cons. 40 giorni.

Direzione Generale Arsenale di Spezia, Napoli e Venezia (7 novembre, ore 11). — Fornitura di lamiere di ferro omogeneo zincato, per L. 25,887.75. Dep. L. 2589. Fatali 28 novembre, ore 12. Capitolato anche presso il Ministero della R. Marina, la Direzione Generale dell'Arsenale di Taranto, gli uffici della R. Marina di Genova, Livorno e Terni e le principali Camere di Commercio.

— (8 novembre ore 11). — Fornitura di olio di oliva di prima qualità per macchine, per L. 245,520, in due lotti: il primo di L. 109,920 per le consegne nell'Arsenale di Spezia e Venezia; il secondo di L. 135,600 per le consegne a Napoli e Taranto. Fatali 1° dicembre, ore 12 Dep. provv. primo lotto L. 11,000; secondo L. 13,560.

Intendenza di Finanza di Roma (7 novembre, ore 10). — Fornitura di 450 tonn. di carbone Cardiff inglese, occorrenti al riscaldamento del Palazzo delle Finanze, in via 20 Settembre, durante la stagione invernale 1902-1903, al prezzo di L. 39.50 la tonn. Doc. e offerte 6 novembre. Cauz. L. 3000.

Direzione Generale R. Arsenale del 1° Dipartimento Marittimo di Spezia (12 novembre, ore 11). — Fornitura alla R. Marina di stagno in pani, per complessive L. 96,950, da consegnarsi nei Regi Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia, Taranto e nel R. Cantiere di Castellammare. Risultati d'asta 17 novembre, ore 11. Fatali 5 dicembre, ore 12. Dep. provv. L. 9700.

Ministero dei Lavori Pubblici e Segretariato Generale di Roma (17 novembre, ore 10, unica def.). — Fornitura di 23 scambi semplici, modello R. M. 47_6, con crociamento tang. 0.09 fatto di rotaie, dei quali 5 con cassetta di manovra ordinaria e 18 con cassetta di manovra speciale a disco-fanale (escluso il fanale) di uno scambio semplice modello n. 2 ex-A. I., con cuore in acciaio tang. 0.12 e cassetta di manovra ordinanza, e di uno scambio inglese doppio con cuore tang. 0.12 fatto di rotaie con cassetta di manovra, per l'armamento delle stazioni comprese nella ferrovia Domodossola-Iselle, per L. 62,736. Docum. 7 novembre. Dep. provv. L. 3150. Cauzione L. 6300.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Ottobre 18	Ottobre 25
Azioni Ferrovie Biella	L. 544	544
» » Mediterranee	» 438	418
» » Meridionali	» 650.50	639.50
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	» 400	400
» » » (2ª »)	» 385	385
» » Secondarie Sarde	» 225 ex	223
» » Sicule.	» 654	655
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D* .	» 345.50	340
» » Cuneo 3 0|0	» 360	360
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1|2 % . .	» 100	99.70
» » Mediterranee 4 0|0 . .	» 500.25	500
» » Meridionali.	» 331.50	314
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 315	312
» » » 2ª emiss. »	313	314
» » Sarde, serie *A*.	» 335	334
» » » serie *B*.	» 335	334
» » » 1879	» 335	334
» » Savona	» 360	362
» » Secondarie Sarde . . .	» 503.50	505
» » Sicule 40|0 oro. . . .	» 518	516.50
» » Tirreno	» 509	514
» » Vittorio Emanuele . .	» 360	360

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1902-1903. — *Dal 1° al 10 Ottobre 1902. — 10ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4760	4737	+ 23	1065	1033	+ 32
Media	4760	4737	+ 23	1047	1033	+ 14
Viaggiatori	1,869,063.48	1,705,083.78	+ 163,979.70	80,111.07	73,082.64	+ 7,028.43
Bagagli e cani	95,097.71	87,813.14	+ 7,284.57	2,258.67	2,085.65	+ 173.02
Merci a G.V. e P.V. acc.	473,908.40	517,898.50	— 43,990.10	18,617.48	20,345.63	— 1,728.15
Merci a P. V.	2,190,596.36	2,282,773.92	— 92,177.56	75,824.74	82,794.91	— 6,970.17
TOTALE	4,628,665.95	4,593,569.34	+ 35,096.61	176,811.96	178,308.83	— 1,496.87
Prodotti dal 1° Luglio al 10 Ottobre 1902.						
Viaggiatori	17,697,271.28	16,715,498.35	+ 981,772.93	920,789.71	855,051.77	+ 65,737.94
Bagagli e cani	811,989.92	768,771.79	+ 43,218.13	28,858.02	26,910.21	+ 1,947.81
Merci a G.V. e P. V. acc.	3,662,720.94	3,615,719.12	+ 47,001.82	139,231.28	136,437.28	+ 2,794.00
Merci a P. V.	20,431,525.58	20,077,133.81	+ 354,391.77	802,444.38	786,340.05	+ 16,104.33
TOTALE	42,603,507.72	41,177,123.07	+ 1,426,384.65	1,891,323.39	1,804,739.31	+ 86,584.08
Prodotto per chilometro.						
della decade	972.41	969.72	+ 2.69	166.02	172.61	— 6.59
riassuntivo	8,950.32	8,692.66	+ 257.66	1,806.42	1,747.08	+ 59.34

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1902-903. — *10ª Decade — Dal 1° al 10 Ottobre 1902*

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1902	127,632.00	2,286.00	16,480.00	168,105.00	3,244.00	317,747.00	618.00	514.00
1901	102,124.00	2,111.00	13,908.00	163,723.00	1,521.00	283,387.00	618.00	459.00
Differenze nel 1902	+ 25,508.00	+ 175.00	+ 2,572.00	+ 4,382.00	+ 1,723.00	+ 34,360.00	»	+ 55.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 OTTOBRE 1902.								
1902-903	1,117,415.00	24,838.00	177,930.00	1,535,728.00	19,100.00	2,875,011.00	618.00	4,652.00
1901-902	1,022,138.00	22,111.00	173,435.00	1,531,457.00	16,107.00	2,765,248.00	618.00	4,475.00
Differenze nel 1902-903	+ 95,277.00	+ 2,727.00	+ 4,495.00	+ 4,271.00	+ 2,993.00	+ 109,763.00	»	+ 177.00
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1902	38,752.00	452.00	5,802.00	29,302.00	1,033.00	75,341.00	482.00	156.00
1901	36,822.00	741.00	6,614.00	29,102.00	792.00	74,071.00	482.00	154.00
Differenze nel 1902	+ 1,930.00	— 289.00	— 812.00	+ 200.00	+ 241.00	+ 1,270.00	»	+ 2.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 OTTOBRE 1902.								
1902-903	390,910.00	7,608.00	50,113.00	258,103.00	2,586.00	709,320.00	482.00	1,472.00
1901-902	361,853.00	7,247.00	47,334.00	207,816.00	2,013.00	626,263.00	482.00	1,299.00
Differenze nel 1902-903	+ 29,057.00	+ 361.00	+ 2,779.00	+ 50,287.00	+ 573.00	+ 83,057.00	»	+ 173.00
STRETTO DI MESSINA								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1902	4,922.00	119.00	668.00	2,155.00	31,00	7,895.00	23.00	343.00
1901	3,379.00	122.00	662.00	1,724.00	31,00	5,918.00	23.00	257.00
Differenze nel 1902	+ 1,543.00	— 3.00	+ 6.00	+ 431.00	»	+ 1,977.00	»	+ 86.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 OTTOBRE 1902.								
1902-903	47,858.00	1,342.00	5,399.00	21,355.00	31,00	75,985.00	23.00	3,304.00
1901-902	38,619.00	1,333.00	4,583.00	15,448.00	31,00	60,014.00	23.00	2,609.00
Differenze nel 1902-903	+ 9,239.00	+ 9.00	+ 816.00	+ 5,907.00	»	+ 15,971.00	»	+ 695.00

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

BIGLIETTI SEMPLICI					BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO					
(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	LONDRA (2)		PARIGI (3)		LONDRA (4) (Diritto di porto compreso)			PARIGI (5)		
	1a classe	2a classe	1a classe	2a classe	1a classe	2a classe	validità	1a classe	2a classe	validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne) .	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a classe		1a,2a,3a classe	1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a, 2a e 3a classe		Treno lusso PENINSULAR EXPRESS part. da Londra il venerdì
				(*)		(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	—			11 — a.		—		—
Douvres. . . . . . . —	11 05 a.			1 — p.		11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
	(F) W.R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 30 p.		8 — p.		1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (*Buffet*) Par.		1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.						2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.						2 31 a.		
Folkestone . . Par.			11 50 a.		4 10 p.			
Boulogne (*Buffet*) Maritime (o.E.occ.) Arr.			1 30 p.		5 50 p.			
Boulogne Maritime (ora fr.) Arr.			1 34 p.		5 54 p.			
					(F) W.R.			
Boulogne Maritime (ora fr.) Par.			2 10 p.		6 17 p.			
Boulogne Central Arr.		2 12 p.	2 15 p.		6 22 p.			
Boulogne Central Par.			2 25 p.		6 25 p.			
Amiens (*Buffet*) Arr.			4 12 p.	5 16 p.	—	4 04 a.		3 — a.
Amiens (*Buffet*) Par.			4 17 p.	5 21 p.	—	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (*Buffet-Hôtel*) Arr.	4 45 p.		6 05 p.	6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		Per la grande cintura
Paris-Nord Par.	—		6 38 p.	7 58 p.	9 21 p.	7 03 a.		
Paris-PLM (*Buff.*) Arr.	—		7 16 p.	8 42 p.	10 01 p.	7 43 a.		
	1a 2a cl. (L)	W. L. 1 2a (H)		1a 2a cl.	1a 2a cl.	(M)	(N)	
Paris-PLM (*Buff.*) Par.	7 10 p.	8 50 p.	9 35 p.	10 20 p.	10 30 p.	9 20 a.	2 — p.	
Dijon . . . . Arr.	12 18 p.	1 31 a.	2 16 a.	2 48 a.	3 40 a.	2 17 p.	7 08 p.	9 35 a.
Evian . . . . —	1 14 p.	8 27 a.	—	—	1 14 p.	10 48 p.	—	—
Genève . . . . —	10 45 a.	—	7 51 a.	—	11 16 a.	7 33 p.	—	—
Chamonix . . . . . . —	6 21 p.	10 49 a.	—	—	6 21 p.	—	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	9 05 a.	6 12 a.	—	7 01 a.	10 19 a.	7 01 p.	12 28 a.	1 46 p.
Chambéry. . . . . . —	9 37 a.	6 41 a.	—	7 25 a.	10 55 a.	7 35 p.	12 47 a.	2 06 p.
Modane . . . . —	1 46 p.	—	—	10 02 a.	8 04 p.	—	3 34 a.	4 51 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	18 55	—	—	14 22	4 55	—	8 20 a.	21 16
Torino. . . . . . . Par.	20 —	—	—	14 50	6 45	—	8 45	Sleeping-cars con Dining-car
Novara . . . . . . Arr.	21 56	—	—	16 47	9 14	—	10 55	
Milano . . . . . . Arr.	23 05	—	—	17 45	10 15	—	12 6	
Venezia . . . . . . Arr.	—	—	—	23 30	—	—	18 45	
Torino. . . . . . . Par.	20 05	—	—	15 —	5 25	—	8 40	
Genova . . . . . . Arr.	23 20	—	—	18 25	8 45	—	12 —	
San-Remo. . . —	5 45	—	—	23 33	—	—	16 44	
Pisa. . . . . —	3 20	—	—	23 25	12 35	—	17 —	
Firenze . . . . —	7 15	—	—	1 20	17 28	—	19 15	
Livorno . . . . —	5 36	—	—	0 7	15 5	—	18 —	
Roma . . . . —	10 10	—	—	7 —	19 15	—	23 43	
Napoli . . . . —	18 35	—	—	13 36	0 35	—	7 —	
Brindisi . . . . —	—	—	—	8 16	—	—	18 7	
Torino. . . . . . . Par.	20 05	—	—	—	—	—	8 40	21 30
Alessandria . . . . Arr.	21 32	—	—	—	—	—	10 13	22 59
Bologna . . . . —	2 31	—	—	—	—	—	14 50	3 01
Ancona . . . . —	7 13	—	—	—	—	—	23 —	6 40
Brindisi. . . . —	21 48	—	—	—	—	—	10 59	17 20
Firenze . . . . —	6 34	—	—	—	—	—	18 3	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	13 10	—	—	—	—	—	23 25	
Napoli. . . . . . . Arr.	18 35	—	—	—	—	—	7 —	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . Par.	8 50	—	—	15 5	Lusso	—	—
Roma . . . . —	14 30	—	—	23 10	—	—	—
Firenze . . . . —	21 10	—	—	6 10	—	—	—
Brindisi . . . . —	7 —	—	—	17 33	—	—	—
Ancona . . . . —	20 25	—	—	5 35	—	—	—
Bologna. . . . . . . —	1 35	—	—	10 30	—	10 30	—
Alessandria . . . . . —	7 15	—	14 20	17 10	—	21 55	—
Torino. . . . . . . Arr.	9 2	—	16 05	19 10	—	23 35	—
Brindisi. . . . . . Par.	—	—	18 35	—	—	9 42	—
Napoli. . . . . —	8 50	—	15 50	—	—	23 15	—
Roma . . . . —	14 50	—	21 —	—	14 20	8 15	—
Livorno . . . . —	21 6	—	2 —	8 30	19 25	18 15	—
Firenze . . . . —	19 35	—	21 5	7 15	17 30	12 10	—
Pisa. . . . . —	22 15	—	3 5	9 8	20 45	15 —	—
San Remo . . . —	18 32	—	1 45	8 9	—	14 15	—
Genova . . . . —	3 5	—	7 5	14 55	0 35	20 —	—
Torino. . . . . . . Arr.	7 —	—	10 25	19 10	4 50	23 35	—
Venezia . . . . . . Par.	—	—	—	8 45	—	14 —	—
Milano . . . . . . Par.	—	—	7 5	16 —	—	20 15	—
Novara . . . . —	—	—	8 7	17 1	—	21 15	—
Torino. . . . . . . Arr.	—	—	10 20	19 5	—	23 10	—
	(D)						
Torino. . . . . . . Par.	7 45	—	13 30	19 30	—	—	24 —
Modane (ora franc.) . —	11 40 a.	—	5 45 p.	10 22 p.	—	—	3 20 a.
Chambéry . . . . . . —	3 8 p.	—	9 15 p.	12 36 a.	—	6 46 a.	5 57 a.
Aix-les-Bains . . . . —	3 43 p.	—	9 47 p.	12 59 a.	—	7 18 a.	6 20 a.
Chamonix . . . . . . —	7 40 a.	—	4 20 p.	—	—	—	—
Evian . . . . . —	12 37 p.	—	7 22 p.	—	—	4 3 a.	—
Genève . . . . . —	1 50 p.	—	7 35 p.	9 28 p.	—	5 55 a.	3 27 a.
	1a cl.						
Dijon . . . . —	11 37 p.	—	2 39 a.	5 22 a.	—	1 25 p.	11 33 p.
Paris-PLM (*Buff.*) Arr.	5 — a.	—	7 23 a.	9 41 a.	—	6 21 p.	5 15 p.
Paris-PLM (*Buff.*) Par.	7 11 a.		—	10 19 a.	—	6 50 p.	
Paris-Nord Arr.	7 52 a.		—	11 4 a.	—	7 42 p.	
Paris-Nord (*Buffet-Hôtel*)	1a,2a,3a	1a 2a cl.	(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl. W.R(A)		*Pranzo* 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord Par.	8 15 a.	—	9 45 a.	11 35 a.	—	9 — p.	
Amiens (*Buffet*) Arr.	9 52 a.	—		1 — p.	—	10 46 p.	
Amiens (*Buffet*) Par.	9 57 a.	—		1 4 p.	—	10 51 p.	
Boulogne (*Buffet*) Central Arr.	11 28 a.	—			—		
Boulogne Central Par.	11 30 a.	11 40 a.			—		
Boulogne Maritime (ora fr.) Arr.	11 35 a.	—			—		
Boulogne Maritime (ora fr.) Par.	11 50 a.	—			—		
Boulogne Maritime (ora E. occ.) Par.	11 46 a.	—			—		
Folkestone . . . Par.	2 — p.	—			—		
Boulogne-Tintelleries Arr.		11 44 a.			—	12 31 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.		11 46 a.			—	12 33 a.	
Calais-Ville (*Buffet*) Arr.		12 27 p.		2 55 p.	—	1 12 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.		1 5p.	1 5 p.	3 01 p.	—	1 21 a.	
Calais Maritime (*Buffet*) Par.		1 20 p.		3 19 p.	—	1 39 a.	
Calais Maritime ora Eur. occ. Par.		1 16 p.		3 15 p.	—	1 35 a.	
Douvres. . . . . —		3 5 p.		5 15 p.	—	3 40 a.	
Londres Victoria . Arr.		—		7 — p.	—	—	
Londres Ch.-Cross. Arr.	3 45 p.	4 55 p.		—	—	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — ***Vetture dirette da Boulogne verso P.-L.-M.*** Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Boulogne a Milano e Venezia col treno che parte da Boulogne alle 6.17 p. e da Parigi-Lione alle 10.20 ant. — ***Da P.-L.-M. verso Calais.*** Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Calais col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 11.35 ant. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino.

TORINO, 1902 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 33.

ANNO XXXV. Sabato, 1° Novembre 1902 NUM. 44.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

LINEE D'ACCESSO AL SEMPIONE

Stato dei lavori al 30 settembre.

Linea Domodossola-Iselle. — Si proseguirono gli scavi delle trincee impiegando le materie di rifiuto nella formazione dei rilevati. Si continuò lo sbancamento delle frane a monte del Piazzale di Iselle, di cui venne proseguita la formazione del rilevato.

Le opere d'arte di maggiore importanza si trovano a buon punto. Anche i lavori dei fabbricati delle stazioni sono abbastanza sviluppati.

Lo stato d'avanzamento delle gallerie al 30 settembre era il seguente:

		Scavo m.	Muratura m.
Galleria di Preglia di m.	660 —	499.50	54 —
» dell'Orco »	117.15	117.15	103.20
» di S. Giovanni »	423.05	137.25	19.50
» di Gobbio Mollo »	200 —	12 —	—
» di Mognatta »	414.80	108 —	78 —
» elicoidale »	2944 —	1125 —	1025 —
» di Trasquera »	1700.70	1605 26	1268 16

Nella galleria elicoidale, la più importante di questa linea, si dovette continuare, dall'imbocco sud, l'avanzata con mezzi ordinari, mentre dall'imbocco nord si lavorò colla perforazione meccanica per 20 giorni, poi si dovette sospendere e continuare a mano causa i facili franamenti prodotti dalle infiltrazioni d'acqua, che costrinsero a blindare completamente l'avanzata.

Linea Santhià-Borgomanero-Arona. — Su questa linea si sono iniziati gli scavi delle trincee portando le materie in rilevato.

Sono in corso gli scavi di fondazione di alcune opere d'arte maggiori ed a parecchie altre sono in corso le murature in elevazione.

Si sono incominciate le fondamenta di parecchi fabbricati ed alcuni caselli hanno già le murature ultimate.

Lo stato d'avanzamento delle gallerie al 30 settembre era il seguente:

		Scavo m.	Muratura m.
Galleria di Romagnano di m.	950 —	307 —	222 —
» Cascina »	660 —	114 —	73 —
» Carrata »	307 —	94 —	50 —
» Stornina »	149.20	149.20	149.20
» Gattico »	3297 —	201.50	153.50

Linea Domodossola-Arona. — La formazione del grande rilevato fra Domodossola e Beura proseguì con attività e si continuarono tutte le trincee d'approccio alle gallerie.

Anche gli altri rilevati proseguono bene, con materie tolte dalle trincee o nell'alveo dei torrenti ed in alcune località anche da cave di prestito.

Sono in corso i lavori per le fondazioni ad aria compressa del ponte sul Toce a 6 luci di m. 25. Nelle altre opere d'arte di maggiore importanza si sono iniziati, in parte, gli scavi di fondazione ed in altre si stanno costruendo le murature di elevazione.

Si sono pure iniziati gli scavi di diversi fabbricati viaggiatori ed a quello della stazione di Belgirate si ultimarono le murature.

Lo stato di avanzamento delle gallerie al 30 settembre era il seguente:

		Scavo	Muratura
Galleria di Bettola di m.	130	iniziata	l'avanzata ai due imbocchi
» di Mergozzo »	320	m. 30	m. —
» di Montorfano »	350	» 33	» —
» di Baveno »	710	» 93	» —
» Scuderie Borromeo »	513	» 30	» —
» di Stresa »	1041	» 69	» —
» di Faraggiana »	1180	» 220	» 36

Raccordi della stazione di Arona colle linee di Sesto Calende e di Novara. — Continua la formazione del rilevato con materie prese da cave di prestito.

Si eseguirono le murature di fondazione di alcuni manufatti e si ultimò il sottopassaggio di m. 3 nel raccordo di Novara.

LA RIFORNITURA ACCELERATA D'ACQUA
ALLE LOCOMOTIVE DEI TRENI

Pubblichiamo la Relazione presentata dall'ingegnere Carlo Coda al Decimo Congresso degli ingegneri ed architetti italiani in Cagliari sul tema:

La rifornitura accelerata dell'acqua alle locomotive dei treni; sue applicazioni in Italia e all'estero; nuove proposte intese ad impedire, automaticamente, il congelamento dell'acqua nei serbatoi.

Gli attuali impianti, per rifornire d'acqua le locomotive dei treni nelle stazioni, non corrispondono alle crescenti esigenze moderne, giacchè non raggiungono l'obbiettivo di costar poco, nè quello di procurare la rapida rifornitura e neanche quello, che sarebbe più interessante sotto l'aspetto economico, di dar luogo a minime spese pel sollevamento dell'acqua, dove si effettua, come generalmente avviene, coi mezzi meccanici.

La ragione di questi inconvenienti sta tutta nell'erroneo sistema di costituire gli impianti idraulici, con un solo o più serbatoi riuniti nello stesso punto, non sempre scelto con giusto criterio.

Causa quindi la grande distanza, ordinariamente interposta fra i serbatoi e le bocche d'erogazione, per ottenere portate appena tollerabili, è stato necessario di mantenere, finora, i serbatoi medesimi a notevoli altezze e costrurre le condotte di grande diametro.

Gli impianti medesimi si prestano, perciò, poco bene per utilizzare le condotte forzate di poca pressione e non sono nemmeno razionalmente costituiti, per impedire il congelamento dell'acqua, nei climi rigidi.

Il sistema delle gru serbatoi, o castelli d'acqua, che ebbe poca diffusione, causa l'ingombro, il costo elevato e le difficoltà d'impianto, è ora completamente abbandonato. Infine il sistema americano, della presa d'acqua in corsa, oltre ad essere costosissimo, presenta esso pure difficoltà per mantenere, come occorre, pulita l'acqua di alimentazione; non può funzionare durante i geli e diventa pericoloso, in caso di ingombro del fosso di presa d'acqua, anche se colle sole materie trasportate dai venti.

All'ottavo Congresso degli ingegneri ho presentato una memoria sui *Mezzi economici di aumentare la portata delle gru idrauliche e ridurre le soste dei treni dovute alla rifornitura dell'acqua alle locomotive*, nella quale figurano le proposte intese ad eliminare tutte, o la maggior parte almeno, degli inconvenienti sopraindicati.

La memoria venne ampiamente discussa ed accolta in modo affatto lusinghiero e le numerose applicazioni fatte confermano che tutti i vantaggi tecnici ed economici previsti, si sono conseguiti.

Al nono Congresso poi, ho esposto alcuni disegni relativi al nuovo sistema di rifornitura accelerata, disegni che furono essi pure giudicati con favore.

Mi permetto ora di sottoporre all'illuminato esame del Decimo Congresso una proposta relativa ad un nuovo metodo per impedire automaticamente il congelamento dell'acqua nei serbatoi ed un elenco delle applicazioni del sistema di rifornitura accelerata in Italia e sulle Ferrovie ungheresi dello Stato, che presero esse pure in benevola considerazione il sistema medesimo fino dall'epoca in cui comparve la descrizione illustrata sul *Bulletin de la Commission Internationale du Congrès des chemins de fer, Bruxelles, janvier 1896 e mars 1897*, e sopra gli altri periodici tecnici ilatiani ed esteri.

Congelamento dell'acqua. — Come il problema della rifornitura economica ed accelerata trovò la sua vera, pratica e razionale risoluzione nella riduzione delle distanze fra i serbatoi e le bocche di presa, così quello di impedire il congelamento dell'acqua si risolve nel modo più semplice, isolando la superficie dell'acqua dal contatto diretto dell'atmosfera esterna.

Nei climi rigidi, adunque, i serbatoi metallici od in cemento armato, a pareti semplici o doppie, rivestite, se necessario, da materie coibenti, come il legname ed il sughero, *dovrebbero avere coperchio a tenuta d'aria*, per una più efficace difesa, contro il pericolo di congelamento dell'acqua.

L'aria occorrente per l'equilibrio, anzichè direttamente dall'atmosfera, come si pratica finora, dovrebbe essere attinta da un locale riscaldato, dal quale passerebbe automaticamente alla parte superiore dei serbatoi per mezzo di un tubo attraversante la massa d'acqua e sporgente alquanto sul pelo massimo.

Utilizzazione del calore naturale dei sotterranei. — È noto che, nelle cantine, pozzi, cisterne e nei sotterranei in genere, l'aria si mantiene a temperatura pressochè costante, corrispondente alla media della località, e che ritorna prestissimo alla detta temperatura media, anche se frequentemente rinnovata.

Ciò posto, si può evidentemente utilizzare questa fonte inesauribile e gratuita di calore per impedire il congelamento dell'acqua nei serbatoi, i quali, come si disse, dovrebbero essere ermeticamente chiusi e costituiti, ove occorre, con pareti e coperture doppie.

Perchè possa stabilirsi, fra i sotterranei e le camere di aria dei serbatoi dell'acqua, una corrente atta ad ottenere lo scopo propostoci, sarà necessario eliminare tutte le cause di perdita di calore; quindi i sotterranei, le cantine, cisterne e pozzi, ai quali si vuole attingere l'aria, naturalmente temperata, dovranno essere molto vicini ai serbatoi, ed i tubi di comunicazione piuttosto grandi, come pure le camere d'aria.

Quando queste favorevoli condizioni non si verificassero, anche allo scopo di ridurre le spese, dovute all'impianto di lunghe condotte d'aria, che avrebbero, del resto, poca efficacia, causa la non grande differenza di temperatura fra gli ambienti in comunicazione automatica, converrebbe costrurre apposito sotterraneo, direttamente sotto i serbatoi, aumentando la profondità dei muri di fondaziona, per ricavarvi le camere d'aria, di capacità proporzionata al consumo dell'acqua, per non farvi abbassare troppo la temperatura media.

L'aria atmosferica, prima di entrare nei sotterranei, rialzerebbe già alquanto la sua temperatura, durante la permanenza nei locali a pianterreno, sottostanti ai serbatoi, locali chiusi e che potrebbero all'occorrenza essere riscaldati, quando non bastasse il calore naturale dei sotterranei medesimi.

Esperimenti, riuscitissimi e decisivi, per impedire il congelamento dell'acqua, mediante i serbatoi a pareti e coperchio doppi, furono fatti dalle Ferrovie ungheresi dello Stato, nella Stazione di Apacza, durante un freddo di 29° durato per più settimane.

Dopo tale favorevele risultato, il sistema venne definitivamente adottato, come da comunicazione ufficiale di quella onorevole Direzione di Strade ferrate.

Applicazione del sistema in Italia. — In Italia, mentre non si ebbe ancora l'occasione di eseguire impianti in climi rigidi, si è gia potuto applicare il sistema, in tutte le sue manifestazioni, con risultati tecnici ed economici soddisfacentissimi, tanto che ora viene riconosciuto ed adottato in tutti i casi in cui occorre costrurre a nuovo o sistemare vecchi impianti per la somministazione dell'acqua alle locomotive.

Ecco intanto l'elenco delle applicazioni:

a) Trasformazione delle gru serbatoi, in serbatoi automaticamente comunicanti fra loro e col rifornitore, nelle stazioni di *Civitavecchia* e *Campiglia*, per rendere possibile la rifornitura accelerata delle locomotive dei treni, in doppia trazione, ed eliminare i perditempi ed i pericoli dovuti alla manovra delle valvole isolatrici, ad ogni presa d'acqua.

b) Impianto di serbatoi sussidiari, od accumulatori d'acqua, fra il serbatoio principale e le bocche d'eroga-

zione, per aumentarne la portata, nelle stazioni di Polo, Montalto, Orbetello, Grosseto, Giuncarico, Campiglia, Cecina, Collesalvetti, Livorno Marittima, Pisa, S. Romano, Orte, Pisa, Desenzano, Rovigo, Giardini, Imera, Valledolmo, Monte Maggiore e Termini Imerese.

c) Impianti per la presa dell'acqua direttamente da parte del personale di macchina, nelle stazioni di Montalto, Grosseto, Collesalvetti, Pisa, Livorno, S. Romano, Follonica e Massa Marittima.

d) Abbassamento delle vasche dei rifornitori e limitazione al fondo dei tubi d'arrivo dell'acqua, per ridurre le spese d'esercizio pel sollevamento dell'acqua, od utilizzare condotte di poca pressione, nelle stazioni di Campiglia, Collesalvetti, Pisa, Empoli, S. Romano e Mantalto.

e) Disposizione per la rifornitura contemporanea delle locomotive dei treni, in doppia trazione, senza spostamento, nelle stazioni di Pisa, Orte e Desenzano.

In tutti gli impianti sopra indicati, il tempo occorrente per la rifornitura di una locomotiva, con tender di media portata, varia da uno a due minuti, mentre prima ne occorrevano da cinque a dieci. Il sistema a presa diretta permette la rifornitura in pochi secondi, qualunque sia la capacità dei tenders, ed è quindi anche più celere di quello Americano stesso, che obbliga ad una perdita di tre minuti circa nella corsa dei treni, per rallentamento, durante il servizio di presa.

Sono in corso d'approvazione ed allo studio altri impianti sulle linee delle Reti Mediterranea, Adriatica e Sicula e sulle nuove linee in costruzione ed in progetto.

Cito in modo speciale gli impianti proposti dalla R. M. per la sistemazione del servizio di rifornitura sull'intiera linea Roma-Napoli-Salerno-Reggio Calabria.

In alcune stazioni si sono adottati, con successo completo e decisivo i serbatoi in cemento armato, di impianto facile e poco costoso e che non dànno più luogo a spese di manutenzione.

Specialmente interessante è il serbatoio, della capacità di mc. 325, impiantato alla stazione di Grosseto, per aumentarvi la dotazione d'acqua potabile, che serve, oltre che alla rifornitura delle locomotive, anche alla distribuzione al personale di linea.

Il serbatoio cilindrico, munito di coperchio, collocato sopra un sostegno in muratura, alto m. 3,50 sul piano della stazione, ha il diametro di m. 8 ed un'altezza di m. 6,50, per renderlo automaticamente comunicante colla vasca del rigornitore, alta m. 10.

Conclusione. — Se si considera che gli impianti idraulici attualmente in uso obbligano a sollevare l'acqua ad un'altezza media di m. 10 sul piano delle stazioni, senza determinare portate soddisfacenti nelle bocche d'erogazione, è da sperare che il nuovo sistema, che ebbe già numerose applicazioni in Italia ed all'estero, sarà universalmente preferito siccome quello che, riducendo al *minimum* le spese d'impianto e d'esercizio, permette la presa acceleratissima anche col solo personale di macchina, ciò che costituisce il *desideratum* degli impianti industriali.

*

Il Congresso, nel prendere atto della dettagliata Relazione dell'ingegnere Coda, approvò un ordine del giorno facendo plauso alla sua opera.

GLI ORGANICI DEI FERROVIERI

Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo

Schema di regolamento del personale.

(Continuazione — Vedi N. 43).

Art. 71. Le Autorità competenti a giudicare delle singole mancanze possono a seconda delle circostanze e nel loro prudente criterio, applicare una pena minore di quelle previste dal presente Regolamento.

Le punizioni inflitte possono essere condonate, commutate o diminuite, per deliberazione di chi è competente ad applicarle.

Art. 72. Per mettere il Consiglio superiore di disciplina in grado di fare le sue proposte, i direttori, i capi servizio ed in caso di urgenza i superiori locali faranno eseguire le indagini, le constatazioni necessarie per l'accertamento dei fatti costituenti la mancanza, per mezzo di uno o più funzionari di grado superiore a quello degli incolpati, esclusi quelli dalla cui azione fu determinato il procedimento punitivo.

Eseguite le indagini o constatazioni suddette, si dovranno contestare i fatti emersi agli incolpati per le loro dichiarazioni e giustificazione eventuali.

Delle indagini o constatazioni e contestazioni suddette dovrà essere fatta relazione scritta, nella quale si riassumeranno i fatti emersi, si esporranno su di essi gli apprezzamenti e le considerazioni concernenti tutte quelle speciali circostanze che possono influire a vantaggio o ad aggravio degli incolpati; e quindi si stabiliranno le conclusioni, limitate a determinare, secondo il convincimento morale degli inquirenti, le mancanze accertate ed i responsabili di esse.

Alla relazione saranno allegati tutti gli atti concernenti il fatto, comprese le deposizioni firmate dai rispettivi deponenti od interrogati. Se questi non possono o non vogliono firmare, dovranno indicarne il motivo.

Qualora la relazione concluda per l'accertamento di una mancanza punibile con la destituzione, il presidente del Consiglio superiore di disciplina disporrà perchè l'incolpato possa prendere personalmente visione degli allegati alla relazione stessa e stabilirà all'uopo, secondo le circostanze, i modi ed i termini. Contemporaneamente assegnerà all'incolpato il termine utile per presentare le sue ulteriori osservazioni.

Art. 73. Il Consiglio superiore di disciplina, quando lo creda opportuno pel migliore adempimento del suo mandato, potrà sempre, in qualunque stadio del procedimento, ordinare od eseguire direttamente supplementi d'indagini, interrogare gli incolpati o ammetterli a presentare le loro difese per iscritto.

Art. 74. L'agente punito può ricorrere contro la punizione inflittagli, purchè presenti il ricorso entro un mese dal giorno in cui gli fu data partecipazione del provvedimento disciplinare.

Il ricorso è indirizzato per la via gerarchica: ai capi servizio per le punizioni inflitte da funzionari inferiori a codesto grado; ai direttori d'esercizio per le punizioni inflitte dai capi servizio; al direttore generale per le punizioni inflitte dai direttori d'esercizio e dai capi dei servizi distaccati o facenti parte della direzione generale; in ogni altro caso al Consiglio d'Amministrazione.

Il ricorso non sospende l'esecuzione del provvedimento.

Il funzionario, od il Consiglio d'Amministrazione, a cui è indirizzato il ricorso, stabilirà, caso per caso, se e quali nuovi indagini siano necessarie per la decisione sul ricorso medesimo.

Titolo VII. — Disposizioni transitorie.

Art. 75. Il presente Regolamento andrà in vigore a datare dal 1° gennaio 1903, e con la sua attuazione rimangono abrogate le norme sul personale emanate con l'Ordine generale di servizio n. 288-1886 e modificate coi successivi Ordini generali di servizio n. 157-1888, n. 49-1895 e n. 2-1899, nonchè le disposizioni punitive contenute nei Regolamenti speciali dei servizi.

E' fatta eccezione per le disposizioni relative al trattamento di aspettativa contenute nell'articolo 46 delle suddette norme; le quali continueranno ad applicarsi agli agenti che ottennero la nomina stabile a tutto l'anno 1902.

Art. 76. Gli agenti che al 1° gennaio 1903 abbiano compiuta o superata l'anzianità prevista nei quadri indicati all'articolo 31, computabile dall'ultimo avanzamento conferito dalla Società, conseguiranno alla data stessa le sti-

pendio o paga immediatamente superiore a quello al quale erano stati portati con l'avanzamento stesso.

In ogni altro caso il tempo trascorso dalla data dell'ultimo avanzamento conferito dalla Società sarà computato per l'anzianità necessaria agli effetti degli articoli 30 e 31.

Art. 77. Per quegli agenti che al 1° gennaio 1902 avessero già compiuto o superato l'intervallo di tempo richiesto dal presente Regolamento per ottenere l'aumento di stipendio o di paga, pur restando fissato l'aumento al 1° gennaio 1903, l'intervallo di tempo per conseguire il successivo aumento sarà computato dal 1° gennaio 1902.

Art. 78. Gli agenti che al 1° gennaio 1903, per effetto degli aumenti conferiti dalla Società, fossero provvisti di uno stipendio o paga non conforme alle classificazioni adottate per ciascuna qualifica, ne otterranno la regolarizzazione col portare lo stipendio o paga stessi alla classe immediatamente superiore.

Agli effetti degli articoli 30 e 31, tale regolarizzazione di stipendio o paga sarà considerata come avanzamento soltanto nel caso che l'importo della regolarizzazione sia superiore alla metà dell'aumento normale occorrente per raggiungere la classe di stipendio o paga regolarizzata, oppure sia superiore alla metà dell'aumento normale successivo quando la regolarizzazione è fatta per raggiungere il minimo della qualifica, altrimenti l'agente conserverà l'anzianità computabile dal conferimento dello stipendio o della paga precedente.

Art. 79. Gli agenti di qualsiasi qualifica che, alla data di attuazione del presente Regolamento, si trovino provvisti di uno stipendio o di una paga superiore al massimo assegnato alle rispettive qualifiche nella tabella graduatoria allegata al Regolamento medesimo, conserveranno la differenza in più come assegno personale.

Art. 80. Agli agenti, che fossero presentemente rivestiti di una qualifica non comprese nella tabella graduatoria annessa al presente Regolamento, sarà assegnata una qualifica di grado corrispondente, come risulta dall'unita tabella comparativa.

Art. 81. Gli agenti attualmente retribuiti con stipendio annuo lo conserveranno nella stessa forma anche se la tabella graduatoria portasse per la loro qualifica la paga giornaliera.

Del pari quelli stabili, che fossero provvisti di paga giornaliera, conserveranno questa forma di retribuzione anche se la tabella portasse per la loro qualifica lo stipendio annuo.

Art. 82. Gli agenti indicati ai nn. 5 e 6 dell'art. 2, che sono attuatmente in servizio e che al 1° gennaio 1903 si trovino ad avere già fatto un servizio non interrotto di due anni come avventizi, e possiedano i requisiti necessari, passeranno come agenti provvisori per un periodo di due anni.

Quelli di detti agenti, che alla stessa data abbiano fatto un servizio non interrotto di cinque anni come avventizi e possiedano i requisiti voluti, otterranno senz'altro la nomina a stabile.

Roma, il 1° agosto 1902.

BALENZANO — DI BROGLIO — OLIVA.
SEVERINO RODINI, *testimone* — EMILIO MELANI, *testimone*.
— G. DOMINEDÒ, *segretario*.

Regolamento per gli operai dipendenti dal Servizio della Trazione e del Materiale

TITOLO I. — Disposizioni di ordine generale per tutto il personale operaio.

Capo I. — Condizione degli operai in generale.

Art. 1. Il personale operaio dipendente dal Servizio della Trazione e delle Officine si distingue in *avventizio* e *a tempo indeterminato*.

Art. 2. Gli operai avventizi sono assunti a giornata, o a ferma fissa, o in base a speciali convenzioni anche soltanto verbali, senz'altro obbligo in genere per l'Amministrazione che quello di corrispondere loro la mercede per il tempo durante il quale prestano effettivo servizio.

La loro idoneità è constatata mediante una visita sanitaria ed un lavoro di saggio da prestarsi nei modi stabiliti dall'Amministrazione.

La paga si determina in base ai risultati del lavoro di saggio.

Per le assunzioni di manovali o guardia d'officina si prescinderà dal lavoro di saggio.

Gli operai avventizi possono essere licenziati indipendentemente dall'applicazione di misure punitive, quando a giudizio dell'amministrazione non corrispondano alle esigenze del servizio, o sia cessato il bisogno dell'opera loro. In tal caso, salvi i patti diversi fissati con speciali convenzioni, e salva la scadenza o risoluzione della ferma già fissata, il licenziamento sarà preceduto dal preavviso di sette giorni, o di quindici giorni, o di un mese, secondo che l'operaio sia in servizio rispettivamente da un periodo fino a tre mesi, o da più di tre mesi e fino ad un anno, o da più di un anno, escluso in tutti i casi ogni altro compenso all'infuori del saldo delle competenze già maturate per effettiva prestazione di servizio.

Art. 3. Gli operai a tempo indeterminato sono qualificati e retribuiti a norma della Tabella graduatoria allegata al presente Regolamento. Essi possono essere licenziati solo nei casi di esonero definitivo dal servizio contemplati nel Capo XII; compartecipano ad uno degli Istituti di previdenza per il personale ferroviario secondo le norme e le condizioni fissate dai relativi Statuti; ricevono il trattamento stabilito in caso di malattia; ottengono avanzamenti e congedi.

Art. 4. Il numero degli operai a tempo indeterminato non dovrà mai essere inferiore al 90 0|0 del numero totale degli operai in servizio al 1° gennaio 1902.

Art. 5. Il servizio deve tenere in evidenza, sovra apposito registro, la posizione di tutto il personale operaio, sia avventizio, sia a tempo indeterminato e su fogli individuali la stato completo di servizio degli operai a tempo indeterminato.

Art. 6. Per gli allievi operai delle officine e per gli operai allievi fuochisti, come per le scuole relative, si provvede con speciali disposizioni.

Capo II. — Nomine nel personale operaio a tempo indeterminato.

Art. 7. Per essere ammesso in qualità di operaio a tempo indeterminato alla dipendenza del Servizio della trazione e delle officine è necessario anzitutto che l'aspirante sia cittadino italiano, che abbia soddisfatto gli obblighi di leva e che non abbia oltrepassata il 30° anno di età.

Tale limite massimo è portato al 35° anno compiuto, per gli aspiranti che hanno prestato servizio militare di 1ª categoria.

Il limite di trenta anni, o quello di trentacinque per gli ex militari, potrà essere sorpassato in via affatto eccezionale, soltanto quando si tratti di abili operai: in nessun caso però potranno essere ammessi come operai a tempo indeterminato aspiranti che siano di età superiore ai 40 anni.

Art. 8. Gli operai a tempo indeterminato saranno scelti di massima fra gli operai avventizi che abbiano dimostrato maggiore abilità, destrezza e interessamento al servizio.

Saranno poi considerati come titoli di preferenza:

l'aver prestato servizio militare di 1ª categoria, riportando all'atto del congedo ottime annotazioni matricolari;

l'essere figli di agenti meritevoli di riguardo.

Art. 9. Gli aspiranti prescelti saranno sottoposti a visita per parte di un sanitario dell'Amministrazione, e dovranno essere riconosciuti in possesso delle qualità fisiche prescritte dal Regolamento sul servizio sanitario.

Art. 10. Gli aspiranti che non provengono dal personale operaio avventizio dovranno sostenere un lavoro di saggio

nel mestiere corrispondente alla qualifica con cui verrebbero assunti, salvo per gli operai della 5ª categoria di cui nella tabella graduatoria allegata al presente Regolamento, per i quali potrà sostituirsi al lavoro di saggio una prova pratica di qualche giorno.

Il lavoro di saggio o la prova pratica potranno eventualmente essere richiesti anche per gli aspiranti che provengono dagli operai avventizi.

Art. 11. Gli aspiranti riconosciuti idonei in base alla visita sanitaria ed all'eventuale saggio di lavoro o prova pratica, dovranno presentare i seguenti documenti in originale o in copia autentica:

a) atto di nascita;
b) certificato di buona condotta;
c) fedina criminale;
d) congedo militare da cui risulti la buona condotta sotto le armi, o altro documento ufficiale comprovante il modo nel quale l'aspirante ha adempiuto agli obblighi della legge sul reclutamento;
e) certificati comprovanti il grado di istruzione dell'aspirante, e le sue precedenti occupazioni.

Tali documenti verranno trattenuti dall'Amministrazione per tutto il tempo in cui l'operaio rimarrà al suo servizio, salvo quelli di cui alle lettere *d*) ed *e*) che verranno restituiti.

Art. 12. Riconosciuta l'ammissibilità in base ai documenti presentati, gli operai prescelti saranno nominati a tempo indeterminato e assunti di regola colla paga minima risultante per le rispettive qualifiche dalla tabella graduatoria allegata al presente Regolamento.

All'atto dell'ammissione sarà consegnato all'operaio un esemplare del presente regolamento, ed egli ne rilascerà ricevuta con modulo speciale.

L'operaio, assumendo servizio, contrae l'obbligo di osservare questo Regolamento e le altre disposizioni vigenti o che l'Amministrazione mettesse in vigore.

Art. 13. La nomina ad operaio a tempo indeterminato deve essere approvata dalla Direzione Generale.

Capo III. — Paghe.

Art. 14. Il personale operaio è sempre pagato a giornata e di massima retribuito solo per il tempo in cui presta effettivo servizio.

La giornata di lavoro corrisponde a *dieci* ore effettive, ed il compenso per ogni ora di lavoro sarà valutato in base ad un decimo della paga giornaliera.

Quando l'Amministrazione lo creda conveniente, e gli operai annuiciano, l'esecuzione dei lavori, invece che a giornata (ossia in economia), potrà affidarsi agli operai stessi a cottimo (cioè a contratto), colle norme stabilite nel Titolo II, Capo II del presente Regolamento.

In tal caso gli operai che partecipano al cottimo cessano di ricevere la paga giornaliera per il tempo in cui esso dura, ma vengono compensati col prezzo pattuito pel cottimo.

Art. 15. La liquidazione dei conti relativi alle competenze ordinarie e straordinarie, ai lavori a cottimo finiti, alle trattenute e multe, si farà due volte al mese, cioè per quindicina.

Art. 16. I pagamenti saranno pure fatti due volte per ciascun mese e cioè il 18° giorno del mese per la prima quindicina, e il 3° giorno del mese successivo per la seconda quindicina. Quando alcuno di tali giorni sia festivo, i pagamenti si faranno alla vigilia.

Appena ricevuta la paga, l'operaio deve verificare se il denaro pagatogli corrisponde alla somma liquidatagli; ove trovi una differenza deve segnalarla prima di allontanarsi dal pagatore.

Art. 17. I reclami per le eventuali inesattezze riscontrate nella liquidazione dovranno essere rivolti pel tramite gerarchico all'ingegnere capo dell'officina o capo della sezione di trazione, entro sette giorni da quello del pagamento. (*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI

DEL *MONITORE*

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Assemblea generale ordinaria*).

L'assemblea generale ordinaria degli azionisti della Società delle Ferrovie del Mediterraneo è convocata pel 25 novembre a Milano, alla sede della Società, per deliberare sull'esercizio 1901-1902, circa l'art. 6 del Contratto d'esercizio e per la nomina di Amministratori e Sindaci (Vedi avviso nelle pagine *Annunzi*).

(*Orario invernale*).

La Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo attiverà, col giorno 3 novembre corrente, l'orario invernale su tutta la rete.

I principali cambiamenti, che secondo tale orario si verificheranno sulle linee più importanti, si possono riassumere nei seguenti:

Viene stabilita una comunicazione diretta da Roma a Parigi (via Cenisio), mediante il direttissimo n. 24, col seguente orario: Roma, part. 20.40; Genova, arr. 6.18; part. 6.33; Torino, arr. 9.58; part. 10.28 per Modane e Parigi, dove si arriva a mezzanotte.

Con tale direttissimo vengono pure messi in coincidenza a Roma i viaggiatori provenienti da Napoli col diretto n. 4, part. 14.57, il quale prende anche a Caserta quelli provenienti da Foggia e Brindisi col diretto n. 93.

Il diretto n. 12 da Milano a Torino, in coincidenza col treno n. 126 proveniente da Venezia, viene anticipato ed accelerato in guisa da prendere a Torino la coincidenza col nuovo diretto per Parigi. Si viene così a creare una comunicazione diurna fra Milano e Parigi, per la via di Modane, con partenza da Milano alle 7 e con arrivo a Parigi alle 23.59.

Anche il treno n. 8 Piacenza-Torino, che raccoglie a Piacenza le provenienze adriatiche da Firenze, Bologna, Ancona, ecc., giungerà a Torino in modo che i viaggiatori potranno tosto proseguire per la Francia col nuovo diretto n. 24.

Il direttissimo n. 63, Milano-Roma, viene fissato in partenza da Milano alle 20 ed in arrivo a Roma alle 9.40; ed il diretto n. 66 viene ritardato mettendolo in partenza da Genova alle 6.55 ed in arrivo a Milano alle 10.10, rendendo così possibile mediante trasbordo l'immediata prosecuzione per Milano ai viaggiatori provenienti da Roma col direttissimo n. 24.

Viene poi istituito da Genova a Milano un nuovo diretto serale n. 50, in partenza da Genova alle 18.30 ed in arrivo a Milano alle 21.55, in immediata corrispondenza col diretto n. 43 proveniente da Ventimiglia.

Sulla linea Ventimiglia-Genova viene accelerato il treno notturno che arriva a Genova alle 8.30, ritardandone la partenza da Ventimiglia in modo da metterlo in coincidenza col diretto francese n. 51, proveniente da Marsiglia e Barcellona.

Sulla linea Milano-Chiasso vengono conservati, anche durante l'inverno, i treni diretti n. 57 e 58, posticipando il primo e mettendolo in corrispondenza col piroscafo che arriva a Como alle 8.40.

Il servizio sulla linea Milano-Varese-Porto Ceresio viene anche, per la stagione invernale, disimpegnato con un numero abbondante di corse elettriche; e cioè, mediante 24 coppie così ripartite; 8 fra Milano e Porto Ceresio; 17 fra Milano e Varese e 24 fra Milano e Gallarate.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Il nuovo servizio ferrovario marittimo coll'estero).

Sappiamo che la Società per le Strade Ferrate Meridionali ha dato la sua adesione alla proposta di attuazione del nuovo servizio ferroviario marittimo coll'estero, a mezzo delle Messaggerie italiane, a proposito del quale (che, come è noto, riguarderebbe il trasporto di merci in genere in colli di peso fino a 20 chilogrammi fra stazioni italiane abilitate al servizio della grande velocità e taluni Stati e località estere d'oltremare) è stata concordata apposita convenzione fra la Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo e le Messaggerie italiane predette.

A tale riguardo ci consta poi che, per prendere definitivi accordi fra le Amministrazioni interessate in ordine all'istituendo nuovo servizio, è stato deciso di indire pel giorno 6 del corrente mese una conferenza presso il R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate, alla quale prenderanno parte i delegati dell'Ispettorato medesimo, del Ministero delle Poste e dei Telegrafi, e delle Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia.

><

La radiotelegrafia e le ferrovie.

Contrariamente a quanto pubblicarono in questi giorni i giornali, ci consta che la Rete Mediterranea non ha presentato alcun progetto per l'applicazione della radiotelegrafia allo scopo di mettere in comunicazione le stazioni coi treni in corsa.

><

Il riscatto del Sempione.

Lunedì scorso alla Consulta si sono radunati i rappresentanti del Ministero della Guerra, dei Lavori Pubblici e del Tesoro per trattare del riscatto del Sempione; e ciò in conseguenza della riunione presieduta dall'onorevole Carmine, che fu tenuta a Milano fra tutti gli enti morali che hanno sovvenzionato la costruzione di questa ferrovia.

><

L'autonomia del porto di Genova e il nuovo valico.

Per invito del sindaco di Genova, comm. Pozzo, si riunì in Municipio la Commissione del porto.

Il sindaco comunicò che, per mezzo dell'on. Silvestri, venuto appositamente a Genova, ebbe notizia della conferenza tenuta il 27 scorso fra i ministri Morin, Di Broglio, Balenzano e Carcano, in cui si sarebbe risolta l'unica questione ancora controversa relativa al contributo dello Stato al consorzio da istituirsi mediante il progetto per l'autonomia del porto.

Il Governo accetterebbe di dare un contributo in forma di percentuale sul tonnellaggio delle merci imbarcate e sbarcate, quale era stato domandato delle Commissioni genovesi nella misura di 25 centesimi per tonnellata, il che equivarrebbe oggi a circa un milione e 300 mila lire.

Gl'intervenuti all'importante seduta ebbero quindi ad esprimere la loro soddisfazione per queste disposizioni e promesse governative, e deliberarono di approvare la proposta.

Circa la necessità dell'apertura d'un nuovo valico apenninico, la Commissione deliberò di esporre chiaramente al ministro Balenzano lo stato delle cose nella sua prossima visita a Genova, convincendolo alla prova della necessità improrogabile di porre mano ad un nuovo tronco ferroviario, che trasporti nella gran valle del Po il cumulo sempre crescente di merce che si accatasta sulle omai insufficienti calate, anche in vista dell'apertura del Sempione.

><

Ferrovie a trazione elettrica.

La Società Adriatica tiene pronto il progetto per trasformare a trazione elettrica la ferrovia Milano-Lecco. Un altro progetto trasformerà identicamente la parte montuosa della linea Bologna-Firenze.

><

Per il traffico italo-francese.

La Camera di Commercio italiana di Parigi, nel suo ultimo *Bollettino Ufficiale* accenna, fra le cause che possono sfavorevolmente influire sui nostri traffici con la Francia, all'elevatezza delle spese di trasporto di taluni prodotti delle regioni industriali del Nord e Nord-Ovest della Francia, e dei prodotti della Sicilia e dell'Italia Meridionale, i quali, non potendo essere spediti per via marittima, a causa della mancanza di linee di navigazione fra i porti di dette regioni e quelli italiani, si debbono forzatamente inviare per ferrovia.

Nello stesso *Bollettino* si lamenta pure la mancanza, presso di noi, di tariffe ferroviarie specialmente ridotte per l'esportazione, nonchè la deficienza del materiale ferroviario pel trasporto di marmi, la cui esportazione per la Francia è, per tale motivo, in questi ultimi mesi, sensibilmente diminuita in confronto dello stesso periodo dello scorso anno.

Ci risulta che per queste lagnanze il Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio ha stimato necessario di richiamare l'attenzione del Ministero dei Lavori Pubblici affinchè voglia, nell'interesse dei nostri scambi colla vicina Repubblica, prendere in esame la questione per vedere se, e fino a qual punto, sarebbe possibile mettere rimedio ai lamentati inconvenienti.

><

Servizio cumulativo ferroviario marittimo fra la Sicilia e Malta.

In seguito a nuovi accordi, intervenuti fra la Società per le Strade ferrate della Sicilia e la Regia Ungarica Società Anonima di navigazione marittima « Adria », il servizio cumolativo ferroviario marittimo, già istituito per il trasporto a grande velocità di derrate alimentari e di prodotti di orticoltura dalla Sicilia a Malta, continuerà a funzionare con modificazione delle basi di tariffa e delle tasse accessorie già in vigore.

La nuova convenzione all'uopo stipulata fra le due Amministrazioni interessate, avrà vigore fino al 30 giugno 1905 e sarà prorogata di anno in anno qualora da una delle parti contraenti non venga disdetta almeno tre mesi prima della sua scadenza.

><

Per la riforma della Legge 20 marzo 1865 sui Lavori Pubblici.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, considerato che la Legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici non corrisponde alle esigenze dei tempi nuovi, e quindi abbisogna di pronte e radicali riforme; che a queste riforme debbono essere coordinate le leggi che la modificarono parzialmente; con suo Decreto del 24 dello scorso ottobre ha disposto quanto appresso:

Art. I. — E' istituita una Commissione per eseguire gli studi preparatori per riformare la Legge 20 marzo 1865, allegato *F*, sui lavori pubblici e le successive leggi che vi apportarono parziali modificazioni.

Art. 2. — La Commissione è così composta:

Presidente: Quarta comm. Oronzo, avvocato generale presso la Corte di Cassazione di Roma;

Vice-Presidente: Carta-Mameli comm. Michele, consigliere di Stato;

Membri: Arimondi cav. Camillo, ingegnere-capo del Genio Civile in Torino; Baccarani comm. Guglielmo, sostituto avvocato generale erariale; Bolla comm. dottore Marcello, capo di Divisione nel Ministero delle Finanze; Galloni comm. ing. Emilio, ispettore del Genio Civile; Janigro comm. Giovanni Battista, consigliere della Corte di Cassazione di Roma; Leonardi cav. ing. Cesare; Luchini comm. prof. Odoardo; Mosca cav. Tommaso, consigliere della Corte di Appello di Roma; Municchi cav. ing. Pietro; Raimoldi comm. dott. Arnaldo, capo di Divisione nel Ministero dell'Interno; Riveri cav. avv. Carlo, capo di Divisione nel Ministero dei Lavori Pubblici; Scialoia comm. Vittorio, professore all'Università di Roma; Teglio comm. avv. Vittorio, capo di Divisione nel Ministero dei Lavori Pubblici;

Segretario: De Vito cav. Roberto, capo di Sezione nel Ministero dei Lavori Pubblici;

Vice-Segretari: Serra cav. avv. Pier Luigi e Pagano avv. Filippo, segretari nel Ministero dei Lavori Pubblici

Art. 3. — Pel compimento dei lavori della Commissione è assegnato il termine di tre mesi, a decorrere dalla data della convocazione.

><

La Cassa sociale delle Ferrovie della Sicilia.

La Direzione generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha disposto che l'Ufficio della Cassa sociale venga provvisoriamente posto alla dipendenza immediata della Ragioneria, dalla quale dovrà ricevere le occorrenti disposizioni di servizio, salve le norme fissate dal Regolamento speciale per la Cassa.

Le funzioni di Cassiere, fino a sistemazione definitiva della Cassa, saranno disimpegnate dal Capo-Sezione, signor Alvarez Vincenzo.

><

Biglietti d'andata e ritorno fra Pole Piobbico e Fabriano.

In seguito ad analoga domanda, avanzata dal Municipio di Piobbico, è stato disposto perchè la stazione di Pole Piobbico sia fornita, in via di esperimento, dei normali biglietti di andata e ritorno, delle tre classi, per quella di Fabriano.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Contratti presentati all'approvazione governativa*).

La Società esercente la Rete Adriatica ha presentato all'approvazione del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate i contratti stipulati con le sottosegnate Ditte per l'esecuzione dei seguenti lavori e provviste.

Carlo Gerevini, per la costruzione di un piano caricatore nella stazione di Cremona.

Giuseppe Delbono, di Palermo, per la fornitura di ghiaia occorrente per il completamento della massicciata sulla linea Brescia-Iseo.

Zeffiro Rossellini, di Pisa, per i lavori di deviazione della ferrovia Orte-Chiusi, fra i km. 135.950 e 136.650.

Beniamino Marcantoni, di Preturo, per i lavori di consolidamento della trincea al km. 56,465 della linea Benevento-Campobasso.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

La Quarta Sezione del Consiglio di Stato, in materia di *Competenza amministrativa e giudiziaria* (Declaratoria della Cassazione, Competenza della Giunta provinciale amministrativa), ha decito quanto segue: « La sentenza della Corte di Cassazione, che dichiari la competenza amministrativa in una controversia, non può che affermare la competenza dell'Autorità amministrativa in genere, non già quella della Giunta provinciale amministrativa in sede contenziosa, neanche se la dichiarazione della Corte regolatrice sia stata richiesta dalla Giunta stessa in sede contenziosa. Tale sentenza lascia integro il giudizio della Giunta provinciale amministrativa a decidere della sua competenza sul merito della causa ».

><

Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

(***Affari trattati nell'adunanza del 28 ottobre 1902***).

Concessione di un compenso all'Impresa Squadrani in dipendenza dei lavori per l'impianto di un terzo binario nella stazione di Riccione, sulla linea Bologna-Ancona.

Liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Giacchetti, per la fornitura e posa in opera di due travate metalliche sulla linea Chiusi-Firenze.

Liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Carnazza per la costruzione d'una casa cantoniera doppia al km. 195,300 della linea Bicocca-Caldare.

Transazione con l'Impresa Niccolai, assuntrice dei lavori di consolidamento della ferrovia Bologna-Pistoia, fra i km. 58.360 e 66.471.

Ricostruzione del ponte sul torrente Chiaravagna, presso la stazione di Sestri Ponente e transazione con la Ditta Rusco e Odero.

Costruzione di un fabbricato per alloggi per 10 famiglie nella stazione di Leonforte, sulla linea Bicocca-Santa Caterina.

Lavori per difendere la ferrovia Orte-Falconara contro le alluvioni del torrente Babbiano.

Consolidamento della ferrovia Bologna-Otranto fra i km. 373.400 e 374.285.

Esercizio economico e regolamenti d'esercizio per la ferrovia Follonica-Massa Marittima.

Domanda della Ditta Baruffi per il condono della multa inflittale per la ritardata ultimazione dei lavori per la costruzione d'una tettoia in legname per la squadra rialzo veicoli nella stazione di Cremona.

Regolamenti per la manutenzione e la sorveglianza della linea, per il servizio della trazione e per il personale viaggiante della ferrovia Follonica-Massa Marittima.

Convenzione con la Società dei Tramways provinciali di Napoli per regolare l'attraversamento della tramvia Napoli-Caivano colla ferrovia Foggia-Napoli.

Nuove norme proposte dalla Società Adriatica per regolare la circolazione dei treni sulle linee ad esercizio economico.

Domanda della Società Elettrotecnica Italiana per il condono della multa inflittale per la ritardata fornitura del materiale elettrico per le Officine di carico degli accumulatori nelle stazioni di Milano Centrale e Roma-Termini.

Attuazione del servizio economico sulla linea Treviso-Motta.

Nuovo congegno aggancia-vagoni ideato dal signor Balsamello.

Costruzione di un magazzino merci a piccola velocità e conseguente modificazione del piano caricatore e del binario morto nella stazione di Ponti, sulla linea S. Giusepp-eAcqui.

Ampliamento del servizio merci ed impianto di un binario di precedenza nella stazione di Peschiera.

Ampliamento e sistemazione della stazione di Treviglio, sulla linea Milano-Venezia.

Provvista di materiali metallici d'armamento per la Rete Mediterranea.

Ampliamento della stazione di Ponte della Selva, sulla ferrovia di Valseriana.

Domanda della Waggonfabriken di Linden per il condono della multa inflittale per ritardata consegna di 10 carrozze di terza classe per la Rete Mediterranea.

Domanda della Ditta Fratelli Diatto per il condono della multa inflittale per ritardata consegna di 22 carrozze e di 6 bagagliai per la Rete Adriatica.

Domanda della Ditta Rutelli per il condono della multa inflittale per ritardata consegna di carri per la Rete Mediterranea.

Convenzione con la Società Lombarda per la distribuzione di energia elettrica per impiantare un palo di sostegno per condottura elettrica a distanza ridotta dalla linea Gallarate-Arona.

Convenzione col sig. Ivaldi per alzare un muro e costruire un terrazzo a distanza ridotta dalla linea Torino-Genova.

Convenzione col Cotonificio Furter per costruire un muro di sostegno con sovrapposto muro di cinta, sulla linea di confine della proprietà della ferrovia Novara-Domodossola.

Convenzione col sig. Biondi per costruire un fabbricato a distanza ridotta dalla ferrovia Firenze-Rifredi.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Sistemazione dell'illuminazione elettrica nei piazzali della stazione di Novi San Bovo e spostamento della linea telegrafica e telefonica nella stazione stessa, L. 13,500.

Consolidamento del casotto per gli uffici del Dazio allo scalo merci della stazione di Torino Porta Nuova, L. 445.

Costruzione di una latrina contro la rimessa locomotive del deposito svizzero nella stazione di Luino, sulla linea Oleggio-Pino, L. 1350.

Rete Adriatica:

Allungamento dei tiranti di trasmissione in alcuni deviatoi delle stazioni di Forlimpopoli, Savignano e di Rimini, ed applicazione di una squadra di articolazione al deviatoio n. 42 della stazione di Rimini, L. 140.

Rete Sicula:

Provvista di minuto materiale d'esercizio in aumento inventario per l'anno 1902-903, L. 22,600.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica:

Consolidamento della spalla destra a monte del ponticello sul torrente Chiavenna al km. 14.095 della linea Piacenza-Bologna, L. 15,000.

Sostituzione degli scaricatori automatici di coda, sistema Heintz, ai rubinetti di coda per il riscaldamento a vapore, L. 3900.

Impianto d'una stadera a ponte sul binario tronco della stazione di Ortona a mare, L. 5300.

Lavori di difesa dell'argine in sponda sinistra del fiume Tronto nella lunata Pilotti, sulla linea Ancona-Foggia, L. 23,000.

Rete Mediterranea:

Ampliamento della stazione di Pagani, sulla linea Napoli-Eboli, L. 34,000, di cui L. 20,000 per i lavori da appaltarsi.

Consolidamento dell'argine di difesa in sponda sinistra del torrente Varaita, a monte del ponte al km. 22.553 della linea Airasca-Cavallermaggiore, L. 1850.

Ampliamento della stazione di Incisa Belbo, L. 12,450, oltre il materiale metallico d'armamento.

Costruzione di un argine contro il torrente Colla, a valle del ponte al km. 6.621 della linea Cuneo-Mondovì, a difesa della proprietà Peano, L. 800.

Proposta per modificare i binari sulle calate alla Rotonda, al Punto Franco e Cattaneo e sui ponti A. Doria e A. Parodi del porto di Genova, per una spesa di lire 42,300, oltre il materiale metallico d'armamento da impiegarsi.

><

Sentenze di Cassazione, di Corte d'Appello, ecc.

In materia di *Strade comunali* (Lavori ordinari e straordinari, Modo di provvedervi), la Corte di Cassazione di Roma ha sentenziato quanto appresso: « Pei casi di ordinaria manutenzione delle strade comunali provvedono gli art. 39 e 40 della legge sui lavori pubblici, 20 marzo 1865, allegato F; per far fronte ai casi straordinari, a nulla provvedendo i detti articoli, devesi far capo alle consuetudini consacrate nei locali regolamenti. In ispecie, trattandosi, ad esempio, di una abbondante nevicata che rendesse necessario lo sgombero della neve onde riattivare le comunicazioni, e se la consuetndine ponesse un tal lavoro a carico degli abitanti d'un determinato Comune, non sarebbe illegale il Regolamento che contenesse una simile disposizione sotto comminatoria di una penalità, vuoi perchè le prestazioni d'opera sono ammesse dalla nostra legislazione, come appare dalla legge 30 agosto 1868 per la costruzione delle strade comunali obbligatorie, vuoi perchè dall'art. 175, n. 8, della legge comunale e provinciale è stabilito che alla manutenzione delle strade comunali provvedano i Comuni in conformità delle leggi, delle convenzioni e delle consuetudini ».

— La Corte d'Appello di Trani ha emesso la seguente sentenza in materia di *Edilità* (Progetto di costruzione, Comune, Rifiuto di approvazione, Motivi estranei al Regolamento edilizio, Illegalità, Danni): « Lede il diritto di privata proprietà e si rende responsabile dei danni il Comune che nega ad un privato l'approvazione d'un progetto di costruzione di una casa, non già perchè sia difforme all'attuale Regolamento edilizio, ma per motivi estranei a questo, come, ad esempio, pel desiderio che si adatti un nuovo disegno più grandioso ».

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Con recenti Decreti dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, sul conforme parere dei Ministri delle Finanze e del Tesoro, è stato disposto quanto appresso:

1. — Alla voce « *zolfo in pani od in pezzi* » della serie *D* della tariffa speciale N. 120, piccola velocità, viene aggiunto, dopo le parole « *a vagone completo* », l'asterisco (*) allo scopo di ammettere il carico misto dello zolfo macinato con quello in pani od in pezzi;

2. — All'art. 3 della parte seconda del Capo XVII delle tariffe e condizioni per i trasporti (servizio cumulativo attraverso lo Stretto di Messina), sono introdotte le seguenti modificazioni: « È soppresso il comma *a*), che stabiliva la tassa di L. 0,10 per l'imbarco e sbarco di ciascun passeggiero e del suo bagaglio a mano. Conseguentemente viene tolto il contrassegno *b*) al comma successivo e modificato come segue il penultimo capoverso dell'articolo: Le dette due tasse si devono sempre e separatamente applicare per tutti i trasporti ».

— Il Ministro dei Lavori Pubblici, d'accordo con gli altri Ministri interessati, ha approvato le seguenti proposte dell'Adriatica per proroga o rinnovazione di concessioni speciali di tariffa:

1) Proposta di proroga fino al 31 marzo 1903 della concessione accordata alla Ditta Guazzoni, per trasporti di pietrisco e pietra spaccata, conservando le identiche condizioni già vigenti, e diminuendo il quantitativo minimo d'impegno proporzionalmente alla durata della proroga;

2) Proposta di rinnovazione pel periodo dal 1° gennaio 1903 al 30 giugno 1905, con facoltà di disdetta da ambe le parti di anno in anno col preavviso di due mesi, con estensione a nuove destinazioni, della concessione accordata alla Ditta G. Muzzati, Magistris e C., per trasporti di cereali, farine, ecc., fra Venezia e le stazioni di Udine e Buttrio.

I trasporti avranno luogo da Venezia Mariltima e da Venezia Santa Lucia.

La Ditta assume impegno di trasportare annualmente, in complesso, non meno di tonn. 2700;

3) Proposta di rinnovazione dal 18 settembre 1902 al 30 giugno 1905, colla clausola di disdetta di anno in anno, della concessione accordata alla Società delle Ferriere di Udine, per trasporto di ferro greggio da Udine per Ancona, Sinigallia ed altre stazioni del litorale adriatico;

4) Proposta di rinnovazione pel periodo di tre anni, decorrenti dal 1° luglio 1902, della concessione accordata alla Ditta G. Stuky per trasporto di farina, semolino e crusca da Venezia per Udine e per Milano;

5) Proposta di rinnovazione dal 1° agosto 1902 fino al 30 giugno 1905 della concessione accordata alla Società Anonima della ferrovia Suzzara-Ferrara per i suoi trasporti di carbon fossile e di mattonelle di carbon fossile, ai prezzi di L. 5.40 per tonnellata da Venezia a Ferrara, e di L. 5.30 da Venezia a Sermide, rimanendo fermo il quantitativo minimo annuo d'impegno di 1000 tonnellate.

Notizie Ferroviarie Italiane

Direttissima Bologna-Firenze. — Si è costituito ultimamente a Firenze il Comitato per la direttissima Bologna-Firenze, secondo le varianti del cav. ing. Luigi Sugliano al progetto Zannoni, modificato dal profilo deliberato dietro la proposta del signor Marcelli nell'adunanza di Pietramala addì 11 marzo di quest'anno ed ora prodotto in atto dall'ing. Mario Malagodi.

Ferrovia Ormea-Portomaurizio. — Mercoledì scorso si tenne a Portomaurizio, nella sala del Municipio, l'annunciata riunione dei rappresentanti politici ed amministrativi delle regioni interessate, convocati dal Comitato promotore della ferrovia Ormea al mare.

La discussione, aperta dal senatore Massabò, fu lunga, elevata ed efficace. Interloquirono il senatore Badini, il deputato Daneo, il comm. Viale, l'on. Berio, i rappresentanti di Mondovì, Vicoforte e Garessio e l'on. Falletti.

Terminò la discussione con la votazione ad unanimità dell'ordine del giorno presentato dal deputato Berio, con cui, ritenuta la necessità della costruzione della linea Ormea-Portomaurizio, si esprimeva il desiderio che si debba prossimamente convocare a Torino un'adunanza di uomini politici e rappresentanti amministrativi delle regioni interessate per avvisare ai mezzi migliori e più celeri per tradurre in provvedimento legislativo le antiche aspirazioni.

Ferrovia Pavia-Lodi-Crema-Brescia. — Da oltre un quarantennio si vagheggia l'idea della costruzione di una linea ferroviaria che, passando per Lodi e Crema, congiunga direttamente Pavia a Brescia.

Furono anche compiuti studi tecnici al riguardo, e fino dal 1876 l'ing. Emilio Mantegazza compilava un progetto che faceva ascendere il costo della linea a L. 8,300,000, alle quali erano da aggiungere due milioni per l'acquisto del materiale mobile, quando non fosse stato possibile un accordo per l'esercizio colla Società esercente le linee principali, altre L. 600,000 per interessi perduti durante il periodo delle costruzioni, ed infine la somma di L. 1,100,000 quale indennizzo da corrispondersi alla Società sopracitata per l'uso delle stazioni.

In totale quindi le spese d'impianto della Pavia-Lodi-Crema-Brescia, secondo il progetto Mantegazza, salirebbero a 12,000,000 di lire.

Tale disegno, come è noto, viene ora vigorosamente affermato da una Commissione sorta in Sant'Angelo-Lodigiano.

Da parte di questa Commissione venne fatta negli scorsi giorni alla Deputazione Provinciale di Brescia domanda di una anticipazione di denaro, quale quota in proporzione della lunghezza del tronco ferroviario che attraverserebbe il detto territorio.

Ferrovia Umbertide-Perugia-Todi-Terni. — Il Consiglio comunale di Perugia discusse intorno al sussidio per la costruzione della progettata ferrovia Umbertide-Perugia-Todi-Terni, il cui importo è preventivato in 7 milioni, e per la quale il Governo ha già concesso il sussidio di L. 5000 al km. per 70 anni.

Il « Sindacato londinese per la costruzione di ferrovie », rappresentato a Roma dall'avv. Pierantoni, chiedeva al Comune di Perugia per lo stesso periodo di tempo L. 33,960 (L. 300 al km.). Il Consiglio, dopo lunga discussione, approvò un sussidio di L. 20,000 per 70 anni (L. 180 al km.).

Ferrovia elettrica nelle Valli di Lanzo. — Verso la metà del novembre corrente si radunerà in Torino il Comitato esecutivo per la ferrovia elettrica nelle Valli di Lanzo, per esaminare i progetti completi e definitivi, sia della linea che del canale di derivazione, compilati dall'ing. Alfredo Barberis, su progetti di massima del signor Giuseppe Aderto.

A tale adunanza saranno invitati, oltre ai rappresentanti dei Comuni delle Valli, della Provincia e della Città di Torino ed il Presidente della Ferrovia Torino-Ciriè Lanzo, che s'interessa vivamente del progetto, anche la Casa Arlikon per l'impianto elettrico e le Acciaierie di Terni per la fornitura dei tubi e rotaie, nonchè la Casa Riva, Monneret e C. per l'impianto idraulico, ed il comm. Diatto (delle Officine Diatto) per il materiale mobile.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 20 ottobre 1902.* — Nella decade dall'11 al 20 ottobre 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 5,129,019.55, con un aumento di lire 234,256.13 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 20 ottobre 1902 si ragguaglia a L. 110,195,190.05, e presenta un aumento di lire 7,379,178.75 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Tramvia elettrica Sant'Antimo-Cappelluccia. — La Società Anonima delle Tramvie provinciali di Napoli è stata con R. Decreto autorizzata ad esercitare a trazione elettrica il nuovo tratto di linea fra Sant'Antimo e la Cappelluccia, sulla strada provinciale di Roma, nel punto d'innesto con la linea diretta Napoli-Aversa ed in prolungamento dell'attuale diramazione che dalle Colonne di Giugliano va all'ingresso dell'abitato di Sant'Antimo.

Tramvie Vinovo-Piobesi ed Arzignano-Chiampo. — Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nell'adunanza di avant'ieri, ha dato parere sui seguenti affari:

Progetto di prolungamento fino a Piobesi della tramvia a vapore Torino-Stupinigi-Vinovo. Da approvarsi con avvertenze;

Progetto di un nuovo tronco da Arzignano a Chiampo della tramvia a vapore Vicenza-Valdagno. Da approvarsi con avvertenze.

Funicolare Intra-Premeno. — Si è costituita a Pallanza una Società per azioni, allo scopo di costruire una funicolare da Intra a Premeno. Le azioni sono pressochè coperte, e fra gli azionisti figurano ricchi albergatori, i quali intendono di fabbricare un grande albergo in Premeno.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Francesi. — Il Ministro dei Lavori Pubblici ha autorizzato la Compagnia delle Ferrovie d'Orléans ad aprire all'esercizio la sezione della linea da Étampes a Beaune-la-Rolande, compresa fra Pithiviers a Beaune-la-Rolande. Questa sezione, ad un solo binario, ha una lunghezza di m. 20,507, e comprende, oltre le stazioni estreme, quelle di Ascoux, Courcelles-Yèvre e Boynes.

— *Linea francese d'accesso al Sempione.* — Il *Moniteur Officiel du Commerce* pubblica una lettera del Ministro del Commercio, Trouillot, colla quale dimostra che di tutti i progetti relativi alle linee d'accesso al Sempione, quello pel traforo del Giura alla Faucille, Lons le Saunier e Ginevra è il migliore.

Ferrovie Inglesi. — *Le ferrovie sotterranee di Londra.* — Il 28 ottobre il Consiglio della Contea di Londra ha preso una decisione importantissima a proposito delle ferrovie sotterranee londinesi che si devono costruire a complemento delle già esistenti. Si tratta di assumere la costruzione e l'esercizio di tutte le ferrovie sotterranee, ossia di municipalizzarle.

Per comprendere la vastità del disegno, basti dire che il bilancio preventivo delle nuove opere ascende a 1,250,000,000 di franchi. Due grandi Società, sostenuta una dal miliardario americano Morgan e l'altra da finanzieri americani, cercano di contendersi il monopolio delle fruttifere ferrovie.

Il Consiglio della Contea di Londra aveva nominato una Commissione per esaminare il progetto presentato dalle due Società e dare su di esse il voto. La Commissione comunicò la sua relazione: ma invece di approvare l'uno o l'altro dei progetti, invitò il Consiglio a studiare se non sia il caso di assumersi direttamente la grande impresa. Il principale argomento sta in ciò, che il Consiglio può ottenere il capitale a un tasso relativamente lieve, al 3,50 per cento, mentre i finanziari americani lo fornirebbero al minimo al sei per cento. Così si risparmierebbero almeno venticinque milioni all'anno sui capitali investiti, senza contare che le Compagnie americane cercherebbero di sfruttare l'impresa soltanto a loro profitto.

Il Consiglio accettò quasi ad unanimità la proposta e ha nominato la Commissione incaricata di formulare un progetto da sottoporre al Parlamento. La Camera dei Comuni discusse iersera il progetto dandovi voto contrario. La discussione fu molto vivace e aspra perchè Morgan si era assicurato l'appoggio di parecchi membri del Parlamento e della aristocrazia, includendoli nel Comitato direttiva.

Ferrovie Spagnuole. — *Nuova linea.* — È stata emessa la concessione per 99 anni senza sovvenzione, per una ferrovia di piccola larghezza fra le città di Andoain e Plazaola, nel distretto di Leizaran, provincia di Guipuzcoa, alla Società concessionaria Leizaran.

È noto che i materiali per costrozioni ferroviarie sono ammessi in Ispagna con speciali tariffe doganali.

Ferrovie Russe. — *Nuova linea meridionale.* — Gli ingegneri governativi russi hanno terminato i loro studi e presentato rapporto favorevole circa la costruzione di una nuova ferrovia, la quale da Odessa, attraverso Nikolajeff e Kherson, giungerebbe a Tankoi sulla linea di Sebastopoli. Questa linea è principalmente di carattere strategico, ma aprirà al commercio un vasto tratto di una regione produttrice di grano, la quale è servita tuttora da meschini mezzi di comunicazione.

Ferrovie degli Stati Uniti. — *Ferrovia elettrica fra Cincinnati e Toledo.* — Sarà questa la più lunga ferrovia elettrica interurbana del mondo. — È ora in via di creazione, mediante combinazioni con le linee esistenti, e costruzione di vie nuove, tra Cincinnati e Toledo, distanti l'una dall'altra 325 chilometri. La linea passerà per Hamilton, Dayton, Troy, Piqua, Lima e Findlay, e coprirà le linee di quattro Compagnie, la maggior parte già costruite.

Si assicura che la primavera prossima i viaggiatori saranno trasportati in otto ore da Toledo a Cincinnati, con vagoni-letto, buffet e saloni, e che servizi speciali di transito e locali per le merci faranno concorrenza alle linee a vapore.

Ferrovie Abissine. — Il *Daily Chronicle* ha da Vienna che secondo notizie dall'Abissinia, il Negus accordò la concessione della ferrovia da Adis-Abeba ad Abdel Salam ad un impresario greco chiamato Makrar.

Ferrovie del Madagascar. — L'inaugurazione del 1° tronco della ferrovia del Madagascar è stata effettuata il 16 ottobre.

Da Andevorante la partenza ebbe luogo sopra una flottiglia per Brickaville, ove comincia la ferrovia.

Il viaggio è di là continuato in ferrovia fino a Sandrantsimbona (30 km.) per Aniverano.

L'apertura all'esercizio di questi primi 30 km. ha molto favorevolmente impressionato gli indigeni.

Ferrovie della Corea. — *Tramvia elettrica a Séul.* — Séul, la capitale della Corea, possiede una linea di tramways a trolley, ed è illuminata dall'elettricità.

È la medesima stazione centrale, provvista di sei dinamo, che produce la corrente necessaria ad azionare il tramway e alimentare le lampade che illuminano le strade della città e il palazzo del Sovrano.

La linea si stende da Queen's Tomb al fiume Han, attraverso il centro della città, per una lunghezza di 16 km.

Il suo successo è considerevole, perchè trasporta più di 100,000 viaggiatori al mese, sopra un totale di 400,000 abitanti. La linea è divisa in sei sezioni, fra le quali il prezzo è di 5 *sen* (L. 0.125); si paga 75 centesimi per il percorso totale.

I « motor-men » e i conduttori erano, in origine, giapponesi; oggi tutti gli impiegati sono coreani, eccetto quelli dell'officina centrale, che sono americani.

Tutta l'installazione è stata fatta da una Compagnia di San Francisco.

Ferrovia della Costa d'Avorio. — La Compagnia del Creusot è divenuta concessionaria della costruzione della ferrovia della Costa d'Avorio.

Notizie Diverse

Gli scioperi nel 1900. — La Direzione generale della statistica ha pubblicato la relazione sugli scioperi avvenuti in Italia nel 1900.

L'interessante statistica però accenna anche agli scioperi anteriori incominciando dal 1860.

Così si ha che dal 1860 al 1878 vi furono in complesso 653 scioperi.

Dal 1870 al 1900 gli scioperi furono 2866, e sono andati crescendo dal 1879 così di numero come d'importanza; da 32 nel 1879 salirono a 101 nel 1888 e a 139 nel 1890; poi si mantennero pressochè stazionari fino al 1895; dal 1896 in avanti si elevarono rapidamente e di continuo, essendovene stati 210 nel 1896, 256 nel 1898 e 383 nel 1900.

Nell'ultimo anno della serie registrata dalla Direzione di statistica (1900) il numero degli scioperanti fu di 80,850, doppio di quello del 1899, inferiore solo a quello del 1896 in cui si verificò l'astensione dal lavoro delle trecciaiuole toscane.

Nella sola Lombardia, nell'anno 1900, si contarono 149 scioperi, cioè più di un terzo del numero totale (38 per cento); e di essi, 62 nella provincia di Milano (16 per cento). Seguono poi il Piemonte (13 per cento), l'Emilia, la Toscana, il Lazio, il Veneto, la Sicilia e la Campania. Negli altri compartimenti se ne ebbe un numero assai minore, e negli Abruzzi e nella Basilicata non se ne ebbe alcuno.

In generale gli scioperi furono più frequenti nell'industria tessile, nella mineraria, nell'edilizia e nella meccanica.

Il numero maggiore degli scioperi è sempre causato da domanda di un aumento di mercede.

Nel 1900 se ne ebbero 181 sul totale di 383, cioè il 47 per cento. Dopo questa causa quella più frequente fu, nel 1900, la domanda di ottenere una diminuzione d'ore di lavoro, per la qnale causa avvennero 31 scioperi, cioè l'8 per cento.

Per resistere ad una diminuzione di salario avvennero 29 scioperi (7 per cento), e per opporsi ad un aumento di lavoro ne avvennero 6 (2 per cento).

Vengono in seguito gli scioperi per solidarietà con operai licenziati.

Nel 1900 gli scioperi favorevoli agli operai furono 112, parzialmente favorevoli 143 e assolutamente contrari 128.

In complesso, nel 1900, e per ragione degli scioperi gli operai perdettero 493,093 giornate di lavoro; e la mercede perduta sale ad 1,100,000 lire.

L'industria del materiale ferroviario in Austria. — Il Ministro austriaco delle ferrovie diresse una circolare alle amministrazioni delle ferrovie, con cui richiama l'attenzione delle stesse sulle fabbriche di macchine in specialità di locomotive e vagoni. Queste fabbriche attraversano un periodo assai critico causato dalla mancanza di commissioni. Esse dovettero ridurre l'esercizio e talune sospenderlo del tutto. Affine di evitare l'estensione della crisi e conseguente licenziamento di operai, il Ministro sollecita le amministrazioni ferroviarie a dare commissioni alle fabbriche, e sostituire il vecchio materiale inservibile col nuovo più corrtspondente alle esigenze dei tempi.

Il telegrafo senza fili sui treni. — A Montreal è pienamente riuscito il tentativo di comunicare mediante il telegrafo senza fili con un treno in moto.

Questo aveva una velocità di 60 miglia inglesi all'ora.

La stazione telegrafica fu messa in comunicazione col treno ad una distanza di otto miglia, e la comunicazione fu mantenuta senza interruzioni durante tutto il percorso.

Società Sud-Italia di Elettricità. — Si è costituita la settimana scorsa a Napoli, col suesposto titolo, una Società anonima avente per scopo l'esercizio di impianti di illuminazione e trazione elettrica, specialmente nel Mezzogiorno d'Italia.

La nuova Società ha un capitale di L. 1,000,000, con L. 300,000 di versato. Essa rappresenta l'unione di forze industriali settentrionali e meridionali, giacchè ad essa partecipano la « Società generale per l'illuminazione » di Napoli e le due principali fabbriche italiane di macchine elettriche, la « Società Gadda e C. » e la « Società Brioschi, Finzi e C. » di Milano.

Il primo Consiglio d'amministrazione è formato dai signori: Capuano Maurizio, presidente; Della Torre Luigi, vice-presidente; Caneva ing. Aristide, segretario. Cinto conte Ferdinando, Finzi dott. Giorgio, consiglieri; Vismara ing. Enrico, consigliere delegato.

Lo stabilimento Neville di Venezia. — Si è costituita in questi giorni a Venezia una nuova Società per l'esercizio di questo importante ed antico stabilimento di costruzioni meccaniche, caduto da qualche tempo in crisi.

La nuova Società sorge con mezzi poderosi, come può desumersi dal nome dei suoi componenti, che sono i signori ing. Giovanni Carraro, socio gerente e direttore, cav. Giovanni Stucky, marchese Alberto De Bassecourt e conte comm. Antonio Donà Dalle Rose, soci accomandanti.

Lo stabilimento, ora alquanto ristretto di spazio, verrà trasportato nell'Isola della Giudecca, su di un terreno vastissimo rispondente all'importanza dello stabilimento stesso, e dove si potrà sviluppare maggiormente la produzione di quelle motrici e caldaie a vapore, che alle varie Esposizioni nazionali conseguirono le massime onorificenze, e di quelle colossali pompe centrifughe per impianti di bonifica, che costituiscono una delle principali specialità molto apprezzate dello Stabilimento Neville.

Commercio internazionale inglese. — Si hanno i seguenti dati statistici circa il commercio del Regno Unito durante i primi 9 mesi del 1902. In tale periodo l'ammontare delle importazioni si è elevato a lire sterline 388,871,037, di fronte a 384,460,711 lire sterline che si erano avute nel periodo corrispondente del 1901. Si ha così un aumento di 4,410,326 lire sterline. Anche le esportazioni sono in aumento, essendo salite da lire sterline 209,143,040, che erano nel 1901, a 209,513.671 lire sterline. Si ha dunque un aumento pel 1902 di lire sterline 370,631. Al contrario, le riesportazioni di prodotti esteri e coloniali hanno subito una diminuzione di lire sterline 1,195,213.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

R. Prefettura di Ravenna (8 novembre, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori di difesa frontale con sassaia ai froldi Fontana, Spadoni, S. Andrea e Venturini in sinistra del fiume Ronco, di m. 265, per L. 10,150. Consegna lavori 60 giorni. Docum. 3 nov. Dep. provv. L. 500.

Municipio di Spezia (10 novembre, ore 10, un. def.). — Appalto dei lavori da eseguirsi nel Cimitero Urbano dei Boschetti nel triennio 1903-1905, per annue L. 20,000. Dep. provv. L. 2000.

Municipio di Schilparlo (Bergamo) (11 novembre, ore 9, def.). — Appalto dei lavori per la conduttura dell'acqua potabile, provv. agg. al sig. Tomasoni Tommaso fu Bartolo, domiciliato a Castione della Presolana, col ribasso di L. 2460 su L. 37,800. Dep. provv. L. 1000. Cauz. L. 3600. Ultimazione lavori 6 mesi.

Municipio di Mercenasco (Torino) (13 novembre, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori per la costruzione di un edificio scolastico nella borgata Villate, per L. 16,631.50. Dep. provv. L. 1700. Consegna lavori 10 mesi.

Amministrazione Provinciale di Perugia (14 novembre, ore 10, un. def.). — Appalto dei lavori per la costruzione della strada di

Tancia dalla comunale per Mompeo alla comunale per Salisano, di m. 3631.47, per L. 114,072.32, delle quali L. 36,442.55 a corpo e 77,629.77 lire a misura. Dep. provv. L. 11,407.23. Dep. spese lire 3000. Documenti 8 novembre. Consegna lavori 30 mesi.

Municipio di Genova (14 nov., ore 14). — Appalto dei lavori di costruzione di un tronco di strada in prosecuzione di via Ambrogio Spinola (corso Napoli), per L. 80,000. Cons. lavori 18 mesi. Dep. provv. L. 8000. Dep. spese L. 2000. Fatali 29 novembre, ore 12.

Municipio di Firenze (14 novembre, ore 15). — Appalto dei lavori occorrenti alla fognatuga ed alla sistemazione del piano stradale di via Pontassieve nel tratto compreso fra il fosso di Santa Cristina e Parlengo, per L. 19,628.95. Consegna lavori 60 giorni. Documenti 14 novembre, ore 15. Dep. provv. L. 800. Fatali 5 dic., ore 11.

Id. id. (14 novembre, ore 15). — Appalto dei lavori occorrenti alla costruzione di una fogna e dei relativi fognoli in via delle Cento Stelle nel tratto compreso fra le vie Galvani e Prevost, per lire 12,323.96. Consegna lavori 60 giorni. Documenti 14 nov., ore 12. Dep. provv. L. 500. Fatali 5 dicembre, ore 11.

R. Prefettura di Campobasso (15 novembre, ore 10, un. def.). — Appalto dei lavori di sistemazione della banchina sul ponte Biserno in contrada Gravellina lungo il tronco fra Gualdialfrera e Casacalenda della strada provinciale n. 73, per L. 14,000. Dep. provv. L. 1000. Cauz. decimo. Ultimazione lavori 6 mesi. Documenti 7 novembre.

Municipio di Cefalù (Palermo) (15 novembre, ore 12). — Appalto dei lavori per la costruzione della fognatura e completa sistemazione della via Purpura, per L. 8061.60. Dep. provv. L. 350. Fatali 30 novembre, ore 12.

Direzione del Genio Militare di Roma (19 novembre, ore 11, un. def.). — Appalto dei lavori di completamento e sistemazione dei fabbricati nel terreno annesso alla nuova Caserma di S. Croce in Gerusalemme in Roma, per L. 34,000. Cauz. L. 3400. Documenti 15 novembre.

Municipio di Santa Croce sull'Arno (Firenze) (20 novembre, ore 10). — Appalto dei lavori per la costruzione del cimitero, per L. 16,235.43. Dep. provv. L. 1623. Ultimazione lavori 6 mesi. Fatali 6 dicembre, ore 12.

Municipio di Brivio (Como) (20 novembre, ore 14). — Appalto dei lavori per la costruzione del nuovo cimitero e relativa strada di accesso, per L. 19,193.92. Dep. provv. L. 1900. Cauzione 15 0|0. Fatali 5 dicembre, ore 14.

Amministrazione Provinciale di Campobasso (21 novembre, ore 11, unico def.). — Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti per i lavori di sistemazione e completamento del secondo tronco della strada provinciale Maglianica, n. 79, compreso fra il termine del primo tronco presso Bonefro ed i Tre Titoli, presso il confine, con la provincia di Foggia, per L. 66,648.41. Doc. 12 novembre, ore 15. Cauz. L. 6200. Dep. provv. L. 3000. Dep. spese L. 1100.

Direzione del Genio Militare di Roma (22 novembre, ore 11, def.). — Appalto dei lavori di restauro ai pavimenti di alcune terrazze nel palazzo del Ministero della Guerra in Roma, per L. 3150. Cauz. 315. Docum. 15 novembre.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione generale Arsenale di Spezia, Napoli e Venezia (7 novembre, ore 11). — Fornitura di lamiere di ferro omogeneo zincato, per L. 25,887.75. Dep. provv. L. 2589. Fatali 28 novembre, ore 12.

Id. id. (8 novembre, ore 11). — Fornitura di olio d'oliva di prima qualità per macchine, in 2 lotti: 1° consegna a Spezia e Venezia, L. 109,920, dep. L. 11,000; 2° consegna Napoli e Taranto, L. 138,600, dep. L. 13,560. Fatali 1° dicembre, ore 12. Capitolato anche presso l'arsenale di Napoli e le principali Camere di Commercio.

Direzione Officina Costruzioni Artiglieria di Genova (8 nov., ore 14, un. def.). — Fornitura di kg. 3700 di tubi di ottone diversi a L. 3.20, L. 11,840. Dep. provv. L. 1184. Cons. 30 giorni.

Id. id, (10 novembre, ore 14, un. def.) — Fornitura di rame in filo sagomato, kg. 5200 a L. 2.50, L. 13,000. Dep. provv. L. 1300. Consegna 30 giorni.

Id. id. (12 novembre, ore 15, un. def.). — Fornitnra di carbone agglomerato in formelle, tonn. 200 a L. 45, L. 9000. Dep. provv. L. 900. Consegna 30 giorni.

Direzione generale Arsenale di Spezia, Napoli e Venezia 14 novembre, ore 11, un. def.). — Fornitura di catrame vegetale e pece nera del nord, provv. agg. in grado di ventesimo col ribasso del 21.60 0|0 e cioè per L. 15,355.44. Dep. provv. L. 1940.

Direzione generale Arsenale marittimo di Spezia (12 novembre, ore 11). — Fornitura di rame in pani per fusione, per L. 31,500. Dep. L. 3150. Fatali 28 novembre, ore 12. Capitolato anche presso il Ministero della Marina, le Direzioni generali arsenali di Napoli, Venezia e Taranto e le principali Camere di Commercio.

Direzione generale R. Arsenale 3° dipartimento marittimo di Venezia (15 novembre, ore 12, miglioramento di ventesimo). — Appalto dell'impresa del facchinaggio del carbon fossile, del coke, ecc., della R. Marina nel R. Arsenale e nel porto di Venezia e nel deposito e nel porto degli Alberoni, per un anno, salvo il diritto di prolungarla per un secondo, per complessive L. 40,000, provv. agg. col ribasso del 5.25 0|0 e cioè per L. 37,900. Cauz. L. 4000.

Direzione Artiglieria della Fabbrica d'armi di Torre Annunziata (22 novembre, ore 12). — Fornitura di kg. 80,000 di piombo in pani a L. 0.57, L. 45,600. Cauz. L. 4560. Consegna 30 giorni.

Direzione Generale R. Arsenale di Spezia e Napoli (24 nov., ore 11). — Fornitura di lame per seghe meccaniche, per L. 25,600. Dep. L. 2560. Fatali 1° dicembre, ore 12. Capitolato anche presso il Ministero della Marina, le Direzioni arsenali di Venezia e Taranto, gli Uffici tecnici della R. Marina in Genova e Terni e le principali Camere di Commercio.

Direzione Generale R. Arsenale di Spezia, Napoli e Venezia (24 novembre. ore 11). — Fornitura di acciaio Martin-Siemens in masselli tondi e prismatici (quadri o rettangolari) per pezzi da fucinare, per L. 37,000. Dep. L. 3700. Fatali 15 dicembre, ore 12. Capitolato anche presso il Ministero della Marina, la Direzione arsenale di Taranto, gli Uffici tecnici di Genova e Terni e le principali Camere di Commercio.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Ottobre 25	Novembre 1
Azioni Ferrovie Biella	L. 544	544
» » Mediterranee	» 418	428
» » Meridionali	» 639.50	648
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	» 400	400
» » » (2ª »)	» 385	385
» » Secondarie Sarde	» 223	223
» » Sicule	» 655	652
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D*	» 340	341
» » Cuneo 3 0|0	» 360	360
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1|2 %	» 99.70	100
» » Mediterranee 4 0|0	» 500	499
» » Meridionali	» 314	330
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 312	312
» » » 2ª emiss. »	314	314
» » Sarde, serie *A*	» 334	335
» » » serie *B*	» 334	335
» » » 1879	» 334	335
» » Savona	» 362	360
» » Secondarie Sarde	» 505	504
» » Sicule 40|0 oro.	» 516.50	518
» - Tirreno	» 514	518
» » Vittorio Emanuele	» 360	360

G. PASTORI, *Direttore proprietario responsabile*.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1902-1903. — *Dall'11 al 20 Ottobre 1902. — 11ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	4760	4737	+ 23	1065	1033	+ 32
Media.	4760	4737	+ 23	1048	1033	+ 15
Viaggiatori	1,760,756.52	1,595,011.95	+ 165,744.57	79,755.02	68,364.78	+ 11,390.24
Bagagli e cani. . . .	96,318.15	83,234.75	+ 13,083.40	2,287.65	1,976.91	+ 310.74
Merci a G.V. e P.V. acc.	452,953.66	455,767.15	— 2,813.49	17,794.27	17,904.80	— 110.53
Merci a P. V. . . .	2,137,190.66	2,195,446.31	— 58,255.65	75,701.22	79,627.59	— 3,926.37
TOTALE .	4,447,218.99	4,329,460.16	+ 117,758.83	175,538.16	167,874.08	— 7,664.08
Prodotti *dal 1° Luglio al 10 Ottobre 1902.*						
Viaggiatori	19,458,027.80	18,310,510.30	+ 1,147,517.50	1,000,544.73	923,416.55	+ 77,128.18
Bagagli e cani. . . .	908,308.07	852,006.54	+ 56,301.53	31,145.67	28,887.12	+ 2,258.55
Merci a G.V. e P. V. acc.	4,115,674.60	4,071,486.27	+ 44,188.33	157,025.55	154,342.08	+ 2,683.47
Merci a P. V. . . .	22,568,716.24	22,272,580.12	+ 296,136.12	878,145.60	865,967.64	+ 12,177.96
TOTALE .	47,050,726.71	45,506,583.23	+ 1,544,143.48	2,066,861.55	1,972,613.39	+ 94,248.16
Prodotto per chilometro.						
della decade	934.29	913.97	+ 20.32	164.82	162.51	+ 2.31
riassuntivo	9,884.61	9,606.63	+ 277.98	1,972.20	1,909.60	+ 62.60

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA METALLURGICA
FRANCHI-GRIFFIN

SEDE IN GENOVA — CAPITALE SOCIALE L. 2,000,000 INTERAMENTE VERSATO

Ufficio Presidenza: GENOVA — Amministrazione e Stabilimenti: BRESCIA
ALTO FORNO E MINIERE in BONDIONE LIZZOLA e FIUMENERO

Elenco delle Ruote di Ghisa temprata Sistema Griffin ricevute in ordinazione.

Anno	Num. totale	Suddivisione per diametro																					
		mm. 200-250	mm. 265-300	mm. 310	mm. 340-350	mm. 400-410	mm. 485	mm. 500	mm. 600	mm. 638	mm. 645	mm. 660	mm. 680	mm. 700	mm. 738	mm. 750	mm. 762	mm. 800	mm. 838	mm. 850	mm. 900	mm. 965	mm. 1000
1900 N.	2996	830		20	232	362	12	32	16	24		36	34	8	28	34	558	46	648	4	8	64	
1901 »	3305	212	66	411	132	169	28	189	460	4		262	164			59	830	130	24	29		46	100
1902 » 1° semestre	2849	467	246	280	104	60		318	202		4	70	178				282	30	580		8	20	
3° trimestre	1515	478	414	28	138	61		74	20		20	4	24			8	204			12		30	

INGEGNERI CERETTI E TANFANI

Uffici: *Foro Bonaparte, 56* — **MILANO**

LE FERROVIE AEREE rappresentano il mezzo più economico per i grandi trasporti in montagna ed in piano

IMPIANTI AMERICANI DI CARICO E SCARICO
per porti, stazioni, ecc., in sostituzione alle gru

TRASPORTI DI FORZA TELODINAMICI

Catalogo a richiesta.

LIVRET-CHAIX

Le **Livret-Chaix continental** renferme les services de toute l'Europe et un Guide sommaire indiquant les curiosités à voir dans les principales villes: 1r vol. Services français, avec cartes des différents réseaux; prix: 1 fr. 50. 2e vol. Services franco-internationaux et étrangers, avec carte générale des chemins de fer du Continent; prix: 2 francs.

Livrets spéciaux pour les chemins de fer étrangers. Vient de paraître: **Livret spécial pour la Suisse**; prix: 0 fr. 50. Paraîtron successivement les livrets spéciaux pour l'Italie; pour l'Allemagne et la Russie; pour l'Autriche-Hongrie, la Grèce, la Turquie et les Balkans; pour l'Espagne et le Portugal.

Se trouvent dans toutes les gares, et à la **Librairie Chaix, rue Bergère, 20, Paris.**

UFFICIO SUCCURSALE
DEI
Giornali Italiani ed Esteri

TORINO
13 - Via Finanze - 13

Quest' Ufficio, che trovasi in diretta corrispondenza colle Amministrazioni di tutti i giornali d'Italia e dell'Estero, s'incarica di ricevere gli abbuonamenti e le inserzioni pei medesimi al prezzo di tariffa, offrendo le maggiori guarentigie di puntualità ed esattezza.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (2) 1a classe	Londra (2) 2a classe	Parigi (3) 1a classe	Parigi (3) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Londra (4) validità	Parigi (5) 1a classe	Parigi (5) 2a classe	Parigi (5) validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais e via Boulogne) .	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	178 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a classe		1a,2a,3a classe	1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a, 2a e 3a classe		Treno lusso PENINSULAR EXPRESS part. da Londra il venerdì
				(*)		(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	—			11 — a.		—		—
Douvres. . . . . . . —	11 05 a.		↓	1 — p.	↓	11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
	(F) W.R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 30 p.		3 — p.		1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.	↓	1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		↓
Boulogne-Tintelleries Arr.			↓		↓	2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.						2 31 a.		
Folkestone . . Par.			11 50 a.		4 10 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime (o.E.oc.) Arr.			1 30 p.		5 50 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime (ora fr.) Arr.		↓	1 34 p.		5 54 p.	↓		
					(F) W.R.			
Boulogne (Buffet) Maritime (ora fr.) Par.			2 10 p.		6 17 p.			
Boulogne Central Arr.		2 12 p.	2 15 p.	↓	6 22 p.			↓
Boulogne Central Par.	↓		2 25 p.		6 25 p.			
Amiens (Buffet) Arr.			4 12 p.	5 16 p.	—	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.			4 17 p.	5 21 p.	—	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.		6 05 p.	6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		Per la grande cintura
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	—		6 33 p.	7 58 p.	9 21 p.	7 03 a.		
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—		7 16 p.	8 42 p.	10 01 p.	7 43 a.		
	1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)		1a 2a cl.	1a 2a cl.	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	9 35 p.	10 20 p.	10 30 p.	9 20 a.	2 — p.	↓
Dijon . . . . Arr.	12 18 p.	1 31 a.	2 16 a.	2 48 a.	3 40 a.	2 17 p.	7 08 p.	9 35 a.
Evian . . . . —	1 14 p.	8 27 a.	—	—	1 14 p.	10 48 p.	—	—
Genève . . . . —	10 45 a.	—	7 51 a.	—	11 16 a.	7 33 p.	—	—
Chamonix . . . . . . —	6 21 p.	10 49 a.	—	—	6 21 p.	—	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	9 05 a.	6 12 a.	—	7 01 a.	10 19 a.	7 01 p.	12 23 a.	1 46 p.
Chambéry . . . . . . —	9 37 a.	6 41 a.	—	7 25 a.	10 55 a.	7 35 p.	12 47 a.	2 06 p.
Modane . . . . —	1 46 p.	—	—	10 02 a.	8 04 p.	—	3 34 a.	4 51 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	18 55	—	—	14 22	4 55	—	8 20 a.	21 16
Torino. . . . . . . Par.	20 —	—	—	14 50	6 45	—	8 45	
Novara . . . . . . Arr.	21 56	—	—	16 47	9 14	—	10 55	
Milano . . . . . . Arr.	23 05	—	—	17 45	10 15	—	12 6	
Venezia . . . . . . Arr.	—	—	—	23 30	—	—	18 45	Sleeping-cars con Dining-car
Torino. . . . . . . Par.	20 05	—	—	15 —	5 25	—	8 40	
Genova . . . . . . Arr.	23 20	—	—	18 25	8 45	—	12 —	
San-Remo . . . —	5 45	—	—	23 33	—	—	16 44	
Pisa. . . . . —	8 20	—	—	23 25	12 35	—	17 —	
Firenze . . . . —	7 15	—	—	1 20	17 28	—	19 15	
Livorno . . . . —	5 36	—	—	0 7	15 5	—	18 —	
Roma . . . . —	10 10	—	—	7 —	19 15	—	23 43	
Napoli . . . . —	18 35	—	—	13 36	0 35	—	7 —	
Brindisi . . . . —	—	—	—	8 16	—	—	18 7	↓
Torino. . . . . . . Par.	20 05	—	—	—	—	—	8 40	21 30
Alessandria . . . . Arr.	21 32	—	—	—	—	—	10 13	22 59
Bologna . . . . —	2 31	—	—	—	—	—	14 50	3 01
Ancona . . . . —	7 13	—	—	—	—	—	23 —	6 40
Brindisi. . . . —	21 48	—	—	—	—	—	10 59	17 20
Firenze . . . . —	6 34	—	—	—	—	—	18 3	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	18 10	—	—	—	—	—	23 25	
Napoli. . . . . . . Arr.	18 35	—	—	—	—	—	7 —	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . Par.	8 50	—	—	15 5	Lusso	—	—
Roma . . . . —	14 30	—	—	23 10	—	—	—
Firenze . . . . —	21 10	—	—	6 10	—	—	—
Brindisi . . . . —	7 —	—	—	17 33	—	—	—
Ancona . . . . —	20 25	—	—	5 35	—	—	—
Bologna . . . . —	1 35	—	—	10 30	—	10 30	—
Alessandria . . . . . —	7 15	—	14 20	17 10	—	21 55	—
Torino. . . . . . . Arr.	9 2	—	16 05	19 10	—	23 35	—
Brindisi. . . . . . Par.	—	—	18 35	—	—	9 42	—
Napoli. . . . . —	8 50	—	15 50	—	—	23 15	—
Roma . . . . —	14 50	—	21 —	—	14 20	8 15	—
Livorno . . . . —	21 6	—	2 —	8 30	19 25	13 15	—
Firenze . . . . —	19 35	—	21 5	7 15	17 30	12 10	—
Pisa. . . . . —	22 15	—	3 5	9 8	20 45	15 —	—
San Remo . . . —	18 32	—	1 45	8 9	—	14 15	—
Genova . . . . —	3 5	—	7 5	14 55	0 35	20 —	—
Torino. . . . . . . Arr.	7 —	—	10 25	19 10	4 50	23 35	—
Venezia . . . . . . Par.	—	—	—	8 45	—	14 —	—
Milano . . . . Par.	—	—	7 5	16 —	—	20 15	—
Novara . . . . —	—	—	8 7	17 1	—	21.15	—
Torino. . . . . . . Arr.	—	—	10 20	19 5	—	23 10	—
	(D)						
Torino. . . . . . . Par.	7 45	—	13 30	19 30	—	—	24 —
Modane (ora franc.) . —	11 40 a.	—	5 45 p.	10 22 p.	—	—	3 20 a.
Chambéry . . . . . . —	3 8 p.	—	9 15 p.	12 36 a.	—	6 46 a.	5 57 a.
Aix-les-Bains . . . . —	3 48 p.	—	9 47 p.	12 59 a.	—	7.18 a.	6 20 a.
Chamonix . . . . . . —	7 40 a.	—	4 20 p.	—	—	—	—
Evian . . . . . —	12 37 p.	—	7 22 p.	—	—	4 18 a.	—
Genève . . . . . —	1 50 p.	—	7 35 p.	9 28 p.	—	5 55 a.	3 27 a.
	1a cl.						
Dijon . . . . —	11 37 p.	—	2 39 a.	5 22 a.	—	1 25 p.	11 33 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	5 — a.	—	7 23 a.	9 41 a.	—	6 21 p.	5 15 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 11 a.		—	10 19 a.	—	6 50 p.	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	7 52 a.		—	11 4 a.	—	7 42 p.	
	1a,2a,3a	1a 2a cl.	(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl. W.R.(A)		Pranzo 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	8 15 a.	—	9 45 a.	11 35 a.	—	9 — p.	
Amiens (Buffet) Arr.	9 52 a.	—		1 — p.	—	10 46 p.	
Amiens (Buffet) Par.	9 57 a.	—	↓	1 4 p.	—	10 51 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	11 28 a.	—			—		
Boulogne (Buffet) Central Par.	11 30 a.	11 40 a.		↓	—	↓	
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.	11 35 a.	—			—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.	11 50 a.	—			—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora E. oc. Par.	11 46 a.	—			—		
Folkestone . . . Par.	2 — p.	—			—		
Boulogne-Tintelleries Arr.	↓	11 44 a.			—	12 31 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.		11 46 a.	↓		—	12 33 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.		12 27 p.		2 55 p.	—	1 12 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.		1 5 p.	1 5 p.	3 01 p.	—	1 21 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.		1 20 p.		3 19 p.	—	1 39 a.	
Calais Maritime ora Eur. occ. Par.		1 16 p.		3 15 p.	—	1 35 a.	
Douvres. . . . . . . —		3 5 p.		5 15 p.	—	3 40 a.	
Londres Victoria . Arr.	↓	—		7 — p.	—	—	
Londres Ch.-Cross. Arr.	3 45 p.	4 55 p.		—	—	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restanrant. — *Vetture dirette da Boulogne verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Boulogne a Milano e Venezia col treno che parte da Boulogne alle 6.17 p. e da Parigi-Lione alle 10.20 ant. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Calais col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 11.35 ant. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino.

Torino, 1902 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 33.

ANNO XXXV. Sabato, 8 Novembre 1902 NUM. 45.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

DIRETTISSIMA MILANO-BOLOGNA-ROMA PER FORLÌ E ORTE

Studi e proposte dell'ing. cav. G. MOTTURA.

Il rimpianto ing. cav. Giuseppe Mottura, capo divisione dell'Adriatica, aveva studiato un progetto per risolvere il problema di una migliore comunicazione fra Roma e Milano, problema che è sempre all'ordine del giorno e che da molti anni occupa i tecnici. Egli fece proposte nel senso di stabilire la nuova direttissima Milano-Bologna-Roma per Forlì ed Orte.

Crediamo utile riferire nelle sue linee generali il progetto del sullodato ingegnere, pubblicato nel *Politecnico*, che ci sembra meriti considerazione.

Il progetto della ferrovia Adriatico-Tiberina, presentato nel 1882 dall'ing. Romano allo scopo di stabilire una comunicazione diretta tra Venezia e Roma, diede occasione all'ing. G. Mottura di fare le prime ricerche per lo studio di una direttissima Milano-Bologna-Roma che, con pendenze non superiori al 10 oppure al 12 per mille, avesse un percorso minore a quello di Km. 604 della linea Milano-Sarzana-Pisa-Roma (Trastevere) qualora si costruisse la progettata accorciatoia da Borgo San Donnino a Gaiano.

Il programma impostosi dal Mottura consisteva nel trovare una comunicazione ferroviaria a miti pendenze che, riducendo al minimo il percorso da Milano a Roma, potesse comprendere nella sua zona d'efficienza tutti i passi Alpini escluso solo il Cenisio ma compreso il Sempione.

Col progetto dell'ing. Romano il secondo tronco della ferrovia Adriatico-Tiberina, compreso tra la ferrovia Bologna-Ancona ed Orte, aveva origine nella stazione di Cesena e per le valli del Savio e del Fanante penetrava nell'alta valle del Marecchia, e, risalendo il suo corso non che quello dei suoi affluenti Presale e Presalino, raggiungeva il punto culminante della linea alla quota 673, da dove, con una galleria di m. 6730 attraverso l'Appennino, sboccava nel torrente Trigogna del versante Mediterraneo, per poi raggiungere il fondo della valle del Tevere in prossimità di San Giustino, a circa quattro chilometri sottocorrente di San Sepolcro.

Da San Giustino il tracciato della nuova ferrovia seguiva il Tevere e, passando per Città di Castello, Ponte S. Giovanni e Todi, veniva ad innestarsi alla Roma-Chiusi nella stazione di Castiglione in Teverina.

Ma questo progetto non poteva soddisfare il programma del Mottura perchè, adottando il tracciato proposto dal Romano, il percorso della intiera linea Milano-Bologna-Cesena-Roma risulterebbe di Km. 608, e si dovrebbero inoltre superare pendenze del 23 e del 24.75 per mille per una lunghezza complessiva di circa ventun chilometri nelle rampe di accesso alla galleria dell'Appennino.

Scartato il progetto Romano, il Mottura prese in esame tutti gli altri che, per motivi diversi, vennero studiati per nuove comunicazioni ferroviarie attraverso il gruppo dell'Appennino che si estende dal Reno al Savio, ossia da Bologna a Cesena e, servendosi delle carte dello Stato Maggiore, studiò altri progetti, tra i quali completò quello che partendo da Imola arriva a Stia passando per Fognano e Marradi, ed un altro tra Forlì e Bibbiena per la valle del Bidente da una parte e per quella dell'Archiano dall'altra con attraversamento dell'Apennino presso Camaldoli. Ma tutti questi progetti vennero successivamente abbandonati, perchè non corrispondenti per brevità e per pendenze alle condizioni impostesi, e, dopo molte altre ricerche, il Mottura nel 1898 finì di concentrare il suo studio sulla linea che partendo dalla stazione di Forlì si innestasse a quella di Narni, della linea Falconara-Orte, con valico dell'Appennino tra la valle del Savio e quella del Tevere.

Dopo varii tentativi, fatti colla scorta delle carte dello Stato Maggiore, riuscì a trovare per detta linea da Forlì a Narni un tracciato dello sviluppo complessivo di Km. 223.500 che con pendenze non superiori al 10 per mille attraversa l'Appennino presso Verghereto alla quota di m. 576.

Colla costruzione di questa nuova ferrovia si riuscirebbe ad ottenere una comunicazione diretta tra Milano e Roma, tutta con pendenze non superiori al dieci per mille e con un percorso di soli chilometri 601.278, che verrebbe a comprendere nella sua zona di efficienza tutti i passi Alpini ad eccezione del solo Cenisio.

Il progetto della nuova ferrovia da Forlì a Narni con-

cretato dall'ing. Mottura è di gran massima e venne studiato sulle carte dello Stato Maggiore colla scorta di numerose ispezioni locali e di poche esplorazioni barometriche fatte specialmente per determinare il valico dell'Appennino.

Il tracciato della nuova ferrovia, distaccandosi dall'estremo verso Ancona della stazione di Forlì, volge a destra e si dirige subito verso la valle del Rabbi che rimonta par circa 29 Km. e quindi, sottopassando con una galleria di m. 1500 il contrafforte delle Forche, entra poco prima di Galeata nella valle del Ronco superiore, che ha già preso il nome di Bidente. Attraversato questo torrente al Km. 37 con un grandioso viadotto, il tracciato continua a svolgersi per altri sei chilometri circa lungo il versante destro del medesimo, penetra nella ristretta valle del Fiumicino, suo affluente, e poi risalendo le gole della Valcupa, con una galleria di metri 3350 sotto il monte Carnaio, sbocca in prossimità di San Pietro in Bagno nella valle del Savio, che rimonta per otto chilometri sino a raggiungere la quota 573 per attraversare l'Appennino, sotto il Poggio del Bastione, con una galleria di m. 7750, che sbocca al Km. 69 nella opposta valle del Tevere quasi di contro all'abitato di Valsavignone.

A circa mezzo chilometro dallo sbocco della galleria dell'Appennino il tracciato attraversa il Tevere, passa a monte di San Sepolcro, di Città di Castello e di Umbertide, ed al Km. 152 ritorna sulla sponda destra del fiume per innestarsi nella stazione di Ponte San Giovanni, della linea Foligno-Terontola, dopo un percorso di Km. 154,500 da Forlì.

Uscendo dalla stazione di San Giovanni il tracciato continua a svilupparsi lungo la valle del Tevere sino al chilometro 185, dove attraversa il fiume, e con una galleria di metri 1800 passa dietro l'abitato di Todi per sboccare nel torrente Anaglia. Questa valle stretta e tortuosa viene risalita per circa dieci chilometri e quindi, sottopassando il contrafforte di Montecastrilli con una galleria di m. 6300, il tracciato sbocca nel fosso Bianco, dal quale scende nella valle del torrente Cardaro e si innesta alla linea Falconara-Orte a due chilometri prima della stazione di Narni.

Il tracciato sopra descritto, e studiato dal Mottura, adottando curve di raggio non inferiore a metri 350, risulterebbe della lunghezza di Km. 223.500, dei quali chilometri 154.400 da Forlì a Ponte San Giovanni e Km. 69 da Ponte San Giovanni a Narni.

Le pendenze tanto in ascesa come in discesa non sarebbero superiori al dieci per mille, ed il punto culminante nella galleria dell'Appennino raggiungerebbe la quota 576 inferiore a quella della Faenza-Firenze (578) e della Bologna-Pistoia (616), ma superiore a quelle della Foggia-Napoli (547), della Falconara-Orte (534) e della Parma-Spezia (425). Il Mottura, nella difesa del suo progetto, fa però osservare che la maggiore altezza del suo punto culminante, in confronto di altre linee attraverso l'Appennino, verrebbe largamente compensata dalla minore pendenza che, tanto nel versante Adriatico come in quello Mediterraneo, ha potuto limitare al dieci per mille.

La nuova ferrovia venne prevista a semplice binario e colla modalità del primo tipo delle ferrovie complementari, con armamento formato con rotaie di acciaio da metri 12 e del peso di Kg. 36 per metro lineare e con 14 traverse per ogni campata tutte munite di piastre.

Le gallerie risultanti dal profilo longitudinale, ricavato dalle carte dello Stato Maggiore, sono in numero di 48, dello sviluppo complessivo di m. 35,600, tra le quali le principali sono:

la galleria	dell'Appennino di . .	m. 7750
»	di Montecastrilli . .	» 6500
»	di San Piero . . .	» 3250
»	di Todi	» 1800
»	delle Forche. . . .	» 1500

Dietro le ricerche del Mottura la massima parte di queste gallerie si trova in buone condizioni in riguardo alla qualità dei terreni attraversati, ad eccezione di quella di San Pietro, che molto probabilmente si dovrebbe scavare nelle argille, per una buona parte, a partire dallo imbocco verso il Savio.

Le opere d'arte principali, ossia di luce superiore a m. 10, risulterebbero dal profilo di massima in numero di 50, e tra queste le più importanti sarebbero i sette attraversamenti del Tevere, ed il grandioso viadotto sul Bidente, che avrebbe una lunghezza di m. 800 ed un'altezza di m. 95 circa sopra il fondo del torrente.

Le stazioni lungo la nuova ferrovia sarebbero in numero di 23, astrazione fatta dalle due estreme, e servirebbero complessivamente ad una popolazione di circa 241,000 abitanti.

Trattandosi di un progetto di grande massima studiato sulle carte dello Stato Maggiore, coll'aiuto di ricognizioni fatte sopra luogo, l'ingegnere Mottura non ha potuto raccogliere gli elementi necessari per fare una perizia dettagliata della spesa occorrente per la costruzione di questa nuova ferrovia da Forlì a Narni, e si è dovuto limitare a mettere insieme uno scandaglio della spesa, valutando a parte le gallerie ed i manufatti principali, ed adottando per il resto della linea i costi medi chilometrici di altre linee o tronchi di linee esistenti in condizioni pressochè analoghe a quelle della Forlì-Narni.

Da questo scandaglio risulterebbe il costo complessivo della linea in L. 89,440,000, che corrisponderebbe in media a L. 400,000 circa per chilometro, comprese le spese per interessi durante le costruzioni e quelle per materiale mobile e di esercizio in ragione di L. 20,000 per chilometro.

A questa somma il Mottura aggiungerebbe ancora lire 2,560,000 per il raddoppio della linea da Bologna a Forlì, e quindi la spesa totale per la nuova ferrovia Bologna-Forlì-Narni importerebbe complessivamente 92 milioni.

Il Mottura nel 1899 riprese in esame il suo progetto della Forlì-Narni e, trovando elevata la spesa prevista per la costruzione della nuova ferrovia, ne ristudiò il tracciato allo scopo di renderlo più economico.

Il Mottura potè raggiungere il suo scopo in primo luogo col portare la pendenza massima dal 10 al 12 per mille, riducendo con questo mezzo il numero e l'importanza delle opere d'arte principali e delle gallerie, in secondo luogo col variare il tracciato nell'ultima sua parta per evitare la lunga galleria di Montecastrilli.

Il nuovo tracciato per nove decimi è pressochè identico al primo e varia radicalmente solo a partire dal Km. 185, dove, anzichè piegare verso destra e passare dietro Todi per rivolgersi su Narni, prosegue per la valle del Tevere e va ad allacciarsi alla Roma-Chiusi presso Baschi tra Orvieto e Castiglione in Teverina, località già scelta dai promotori dell'Adriatico-Tiberina, colla quale il Mottura trovasi in analogia di tracciato per quanto riguarda la parte piana del versante Mediterraneo.

Con questo secondo tracciato si avrebbero circa 13 Km. in meno di nuova ferrovia da costruire, ma per contro verrebbe allungato il percorso da Milano a Roma da chilometri 601.278 a Km. 604.600.

La pendenza massima della nuova ferrovia viene portata dal 10 al 12 per mille, conservando però il punto culminante alla stessa quota, all'incirca, del primo progetto e mantenendo il raggio minimo delle curve di metri 350.

Le gallerie risulterebbero col nuovo progetto in numero di 31 con uno sviluppo complessivo di metri 24,400. La galleria di valico dell'Appennino verrebbe però allungata a metri 7900, avendone variato alquanto il tracciato per rendere possibile l'apertura di due pozzi della profondità di m. 90 caduno, onde ridurre il nucleo centrale a foro cieco a soli metri 4500.

Anche le opere d'arte principali, col nuovo progetto, diminuirebbero di numero e di importanza, ed il grandioso viadotto sul Bidente al Km. 37 verrebbe ridotto a più modeste proporzioni, ma avrebbe sempre una lunghezza di circa mezzo chilometro con un'altezza di metri 60 sul fondo del torrente.

Tenuto conto dei miglioramenti introdotti nel tracciato, e fatto inoltre un più severo scandaglio della spesa, sempre

però col metodo approssimativo tenuto nel primo progetto, il Mottura veniva a calcolare la nuova ferrovia per 50 milioni in ragione di circa L. 240,000 per Km., compresi gli interessi durante la costruzione.

Aggiungendo a questa somma 3 milioni per il raddoppio Bologna-Forlì, ed altri 3 milioni per il materiale mobile e di esercizio si avrebbe una spesa complessiva di 56 milioni invece dei 92 milioni che il Mottura aveva valutato e riteneva con eccessiva larghezza per il primo progetto con innesto nella stazione di Narni.

Il Mottura, rigido e severo nei giudizi suoi, riguardassero essi opere proprie o d'altri, annetteva una qualche importanza al suo progetto non solo perchè faciliterebbe il traffico diretto con Roma e con Napoli, ma anche perchè in caso di guerra, la nuova ferrovia si presterebbe mirabilmente per la sua potenzialità al dislocamento di truppe da un versante all'altro senza bisogno di frazionare i treni come si pratica attualmente, con grande perdita di tempo, per i trasporti militari sulle linee esistenti attraverso l'Appennino.

L'ing. Mottura insisteva inoltre sul suo progetto nella considerazione molto importante che il medesimo avrebbe servito a coordinare ad un concetto di indole nazionale un complesso di linee, che si costruirebbero egualmente in buona parte, ma con criteri di indole locale non omogenei e probabilmente senza la possibilità di riuscire a rettificarli in avvenire.

Al riguardo giova ricordare come sia già presentata la domanda di concessione di una ferrovia a scartamento ordinario da Umbertide a Terni per Ponte San Giovanni e Todi, che si stanno facendo studi per il prolungamento della ferrovia economica da San Sepolcro verso l'alta valle del Tevere, e che non tarderanno molto a venire domande anche per ferrovie di interesse locale lungo il versante Adriatico per le valli del Rabbi e del Savio.

LE LINEE FRANCESI D'ACCESSO AL SEMPIONE

Il Ministro dell'Industria e del Commercio Trouillot, indirizzò l'11 agosto scorso una circolare a tutte le Camere di Commercio francesi, nella quale chiedeva ad esse di fargli pervenire il loro parere sull'importante questione, a fine di prendere poi quelle decisioni che fossero ritenute più opportune per far profittare il commercio francese della nuova via di comunicazione nelle sue relazioni coll'estero, specialmente con Milano e l'Alta Italia e per attirare d'altra parte sulle linee francesi una parte del traffico di transito che passa ora per il S. Gottardo,

Il Ministro nella sua circolare notava come i progetti elaborati per raccorciare il tragitto tra la Francia e il Sempione, fossero attualmente tre:

1) Rettificazione della linea di Pontarlier;
2) Esecuzione di una linea diretta da Saint-Amour a Bellegarde;
3) Esecuzione di una linea diretta da Lons-le-Saulnier a Ginevra.

Il Ministro poi nella sua circolare pregava le Camere di Commercio di rispondere alle seguenti questioni:

1) Elementi di traffico: *a*) Quali sono i principali prodotti di esportazione della vostra regione colla Svizzera e l'Italia;

b) A quali prodotti porterà specialmente vantaggio un miglioramento del nostro sistema di comunicazioni tra la Svizzera e l'Italia;

c) Se e in quale misura il commercio di transito è interessato a questo miglioramento.

2) Direzione della via d'accesso. Qual è il tracciato diretto verso la frontiera svizzera che sembri dover meglio conciliare gli interessi della nostra regione cogli interessi generali seguenti:

a) Abbreviazione di distanza tra i porti del Nord e dell'Ovest della Francia, da una parte, e la Svizzera, l'Italia e l'Oriente dall'altra;

b) Adattazione della via d'accesso ai bisogni del traffico anglo-italiano, in modo da attirare sulle linee francesi una parte delle mercanzie che seguono ora la via del Gottardo;

c) Estensione dell'influenza del Sempione a una zona francese la più larga possibile, per mezzo del raccordo della linea d'accesso sia alle nostre linee ferrate sia alle nostre linee navigabili;

d) Miglioramento dei servizi interni delle ferrovie francesi pei viaggiatori e la grande velocità, specialmente in ciò che concerne le comunicazioni dell'Est all'Ovest, sotto forma di corrispondenze da organizzarsi ulteriormente coi treni diretti del Sempione.

In seguito a questo circolare, che è stata anche indirizzata a tutti i Prefetti perchè la sottoponessero ai Consigli generali, il ministro Trouillot, dopo aver ricevuto le risposte delle Camere di Commercio, indirizza ora al Ministro dei Lavori Pubblici una lettera di cui ecco il contenuto:

« Sopra 87 Consigli generali, 33 non hanno finora risposto. E' il progetto di linea da Lons-le-Saulnier a Ginevra che ha ottenuto un maggior numero di suffragi (31). L'inchiesta presso le Camere di Commercio ha dato ugual risultato. Il progetto Lons-le-Saulnier-Ginevra ottiene 63 suffragi. Le ragioni per le quali tale progetto è il preferito: sono principalmente tre: 1) necessità di stabilire verso l'Italia, la Svizzera e l'Oriente una linea irreprensibile, a costo anche di sacrifici pecuniari. Tutte le assemblee o compagnie consultate considerano che solo una linea diretta tra Parigi e Milano per Lons-le-Saulnier-Ginevra e il Sempione, permetterà alle Compagnie francesi di fare una concorrenza efficace, sia alla linea del Gottardo, sia alla progettata arteria Ostenda-Vienna-Salonicco; 2) Necessità di estendere l'influenza del Sempione a una zona francese la più larga possibile e non solo, come risulteterebbe dalla scelta di una via d'accesso per Pontarlier a Parigi, ai porti francesi del Nord e del Nord-est, ma anche ai porti dell'Atlantico; 3) Interesse di migliorare sensibilmente le comunicazioni dirette tra la metà della Francia e la regione del Lemano, oltre che per l'interesse commerciale, anche per un interesse politico, creando una arteria destinata a collegare nelle migliori condizioni possibili la Francia, la Svizzera e l'Italia. Molte Camere di Commercio francesi hanno fatto osservare a questo proposito con quanta simpatia sia stato accolto in Italia il progetto di una grande linea Parigi Ginevra-Milano e come tre Comitati siano stati costituiti a Roma, Milano e Brindisi per appoggiare tale progetto. Anche la Camera di Commercio francese a Londra si è associata a quest'ordine di idee propugnando la nuova linea Lons-le-Saulnier-Ginevra ».

Il Ministro del Commercio chiude la sua lettera dicendo che tali sono attualmente i risultati della sua inchiesta e insistendo presso il Ministro dei Lavori Pubblici, affinchè si proceda ad un nuovo esame della questione delle vie di accesso al tunnel del Sempione a fine di prendere una decisione definitiva.

*

L'ultimo fascicolo della *Revue de Paris* pubblica un interessante articolo di Carlo Loiseau, noto studioso di cose ferroviarie, sulle linee di accesso al Sempione dal nord.

Lo scrittore rivolge ai suoi compatrioti il rimprovero di mostrarsi troppo indifferenti riguardo alle linee di grande circolazione internazionale e specialmente riguardo a quella che dovrebbe riunire, pel Sempione, l'ovest della Francia e il bacino occidentale della Loira con l'Italia.

L'Europa è alla ricerca della strada d'Oriente più diretta ed il Loiseau pensa che questa via deve passare per il Sempione, il quale è nel suo asse, e che è tempo di opporre una grande linea latina o mediterranea a quelle che gettano il traffico nella direzione dal sud al nord. Intende pertanto che la questione della strade d'accesso al Sempione venga risolta, sopratutto dall'alto punto di vista della

migliore circolazione internazionale dei viaggiatori e del le merci.

Così posto, il problema è più complesso, ma anche più interessante e fruttuoso di quello che si limita alla ricerca del più breve tragitto fra Parigi e Milano. E quanto trovasi in giuoco in questo problema è ancor più un complesso di interessi internazionali che non l'interesse di città o di contrade rivali che si disputano il possesso della futura via internazionale.

In Svizzera, come in Francia, si è meno pensato sinora all'avvenire del Sempione che non a quello della regione privilegiata da dotarsi del nuovo e grande traffico. I bernesi non hanno esitato a proclamare che il Sempione deve sboccare a Berna, malgrado il formidabile ostacolo frapposto dalle Alpi bernesi; quanto ai Valdesi, hanno compreso benissimo che il Sempione doveva essere completato col traforo del Giura onde produrre i risultati che se ne attendevano, ed hanno dato la preferenza al progetto di Frasne-Vallorbes, il quale ha il vantaggio di essere poco costoso e di svolgere un più lungo percorso sul territorio valdese. Viceversa, il tronco Frasne-Vallorbes conserva il carattere di una linea di montagna ed isola Ginevra.

Il progetto ginevrino della Faucille tiene miglior conto delle esigenze della futura grande linea internazionale e pur facendo passar questa per Ginevra, non evita Losanna. Il suo svantaggio risiede nella elevazione del preventivo, ma cotesta difficoltà non è insolubile se il traforo della Faucille, come sostiene il Loiseau, è destinato a dare al passaggio del Sempione il suo più utile prolungamento.

Presentando alle Camere svizzere un progetto di legge relativo alla traversata del Mont-d'Or, il Consiglio federale si è pronunziato per la soluzione valdese, senza escludere l'assegnazione più o meno lontana di sovvenzioni notevoli per il traforo del Loetschberg o della Faucille. In fatto, tuttavia, la spesa impegnata in una prima impresa conferisce a questa un vero privilegio, che dorrebbe riservarsi a quello dei progetti che promette al Sempione il maggior traffico.

Ora, è questa portata commerciale dei progetti rivali che non si è sufficientemente studiata sinora. Il signor Loiseau lo dimostra per la Francia e la sua dimostrazione vale anche per la Svizzera, attesochè essa non saprebbe decidere da sola quale dei passaggi concorrenti deve preferire il traffico francese.

L'affare insomma entra ora in una nuova fase di discussione, in cui deve predominare il punto di vista del traffico internazionale. Nè noi dovremo certo lagnarcene.

LA CAMPAGNA RADIO-TELEGRAFICA

DELLA NAVE "CARLO ALBERTO,,

Venne pubblicata l'importante Relazione del tenente di vascello Luigi Solari sulla campagna radio-telegrafica compiuta dalla *Carlo Alberto* nel Mar Baltico, nel Mare del Nord, nell'Oceano Atlantico e nel Mediterraneo, durante i mesi di luglio, agosto e settembre 1902.

La Relazione è preceduta da una prefazione del contrammiraglio Carlo Mirabello e accompagnata da numerose carte e facsimili dei radio-telegrammi ricevuti: tra questi vi sono lunghi radio-telegrammi trasmessi da Poldhu e ricevuti dalla *Carlo Alberto*, in alto mare, fino alla distanza di 1600 chilometri dall'Inghilterra alla Sardegna, attraverso vaste estensioni di acqua, di terra e di monti.

La grande novità fu l'uso del nuovo *detector magnetico Marconi*. L'inventore fece dono del primo campione alla *Carlo Alberto*. « È un genialissimo strumento (dice il Mirabello) che sarà il ricevitore dell'avvenire. Di una semplicità estrema di costruzione, esso non ha bisogno di essere regolato: non si regola mai; fedele e costante ripetitore di ogni segnale radio-telegrafico, nemmeno una sola volta ha fallito al proprio scopo, come ho potuto personalmente constatare. A differenza del *coherer*, che ha bisogno di continue cure e di molta pratica per parte dell'osservatore, il *detector* può servire a chicchessia, purchè questi conosca l'alfabeto Morse ».

Il tenente Solari, il fido e intelligente collaboratore del Marconi, registra fedelmente le vicende di questi gloriosi esperimenti, da cui trae le seguenti conseguenze:

1) Non vi è distanza che limiti la propagazione di onde elettriche sopra la superficie terracquea del globo quando l'energia di trasmissione impiegata è proporzionata alla distanza da raggiungere;

2) Le terre interposte fra una stazione radio-telegrafica trasmettente e quella ricevente non interrompono la rispettiva loro comunicazione;

3) La luce solare ha l'effetto di diminuire il campo d'irradiazione delle onde elettriche, e rende quindi necessario l'impiego di maggiore energia di giorno che di notte, com'è specificato nella nota A.

L'influenza delle scariche elettriche obbliga a diminuire la sensibilità degli apparecchi affine di renderli indipendenti da esse; in pari tempo obbliga ad un aumento di energia nella trasmissione, onde ottenere effetti stabili con apparecchi meno sensibili;

4) L'efficienza del *detector* magnetico è stata dimostrata da queste positive esperienze superiore a qualsiasi *coherer*, e ciò non solo per la nessuna necessità di regolazione, ma anche per l'assoluta costanza di funzionamento e per l'immensa praticità e sensibilità del sistema;

5) La telegrafia senza fili sistema Marconi è entrata, mercè le ultime innovazioni, nel campo delle maggiori applicazioni pratiche, sia commerciali che militari, senza limiti di distanze.

Ecco le parole con le quali il contrammiraglio Carlo Mirabello accompagna la relazione del Solari:

« Gli splendidi risultati ottenuti in questa campagna, che rimarrà memorabile nella storia della radio-telegrafia, compiuta sotto l'egida della nostra bandiera, con personale esclusivamente italiano, segnano un trionfo per la patria, e per la nostra marina in particolare, ed affermano in modo indiscutibile la pratica applicazione della meravigliosa invenzione del nostro grande concittadino. In meno di tre anni, egli, col suo genio, colla sua attività e colla sua tenacia di propositi che lo distinguono, è passato dalle comunicazioni a poche decine di chilometri a quelle di tremila e più, che tanti ne intercedono tra Capo Lizard e Capo Breton al Canadà, sulla riuscita del quale prossimo esperimento non havvi ormai alcun dubbio, dopo che colla *Carlo Alberto* si sono ricevuti dispacci radio-telegrafici a distanze un po' minori, è vero, ma attraverso zone di cinquecento miglia di terra e le catene elevatissime di montagne dei Pirenei e delle Alpi.

« Io sono orgoglioso dell'onore toccatomi di assistere a questi storici esperimenti, durante i quali ebbi anche la fortuna di avvicinare ed apprezzare nella sua intimità il giovane scienziato, altrettanto modesto quanto grande, per il quale nutro un'ammirazione incondizionata ».

IL RISCATTO DELLE FERROVIE PRUSSIANE

Il Governo Prussiano ha offerto il riscatto a sette Compagnie ferroviarie, di cui le due più importanti sono quelle della Prussia Orientale e da Marienbourg a Mlavka. Annunzia in pari tempo che è la fine delle operazioni di riscatto, che cominciarono una ventina d'anni fa e che lo misero in possesso di una rete di oltre 27,000 chilometri, di cui il 60 0/0 sono linee di grande comunicazione.

Nel 1879, la Prussia possedeva la metà delle sue ferrovie; il grande sforzo del riscatto è stato terminato verso il 1885; dal 1890 al 1899, essa riscattò 600 chilometri di linee prussiane, ma essa vi unì tre linee dei ducati sassoni, concluse un accordo col granducato di Assia-Darmstadt, in virtù del quale le linee dell'Assia sono ammini-

strate in comune, l'Assia ricevendo dieci milioni per la sua parte di prodotti netti.

La Prussia fece poi una convenzione analoga col granducato di Baden per l'esercizio comune della linea dal Mecco al Neckar. Dopo aver assicurato il suo predominio nella Germania del Nord ove non restano che le linee mecklemburghesi, dell'Oldenburg e di Lubeck, la Prussia si è aperto un accesso di influenza nella Germania del Sud.

Le sette linee che si tratta di acquistare in Prussia hanno una lunghezza di circa 850 chilometri; esse rappresentano un capitale nominale di 140 milioni in azioni e 35 milioni in obbligazioni. Lo Stato offre agli azionisti del consolidato 3 0[0 in cambio dei loro titoli, calcolando l'offerta secondo le condizioni previste dai quaderni d'oneri.

Le obbligazioni diventano dei titoli di Stato. In quanto alle azioni, le azioni ordinarie sono prese dallo Stato ad un valore che è all'incirca quello del corso del giorno (calcolando 3 0[0 consolidato a 92); le azioni privilegiate sono un po' meglio trattate; il riscatto le avvantaggia di qualche punto sul corso del giorno.

A questo proposito il *Berliner Tageblat* si chiede se bisogna rallegrarsi del fatto e fa le seguenti riflessioni:

« Quando lo Stato Prussiano ha cominciato i suoi riscatti, molti vi si opponevano, e la pratica ha loro dato in parte ragione, poichè vi è più di un rimprovero da fare all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, fra gli altri quello della mancanza di vagoni e delle cattive tariffe. Ma ora che la grande maggioranza delle reti sono nelle sue mani, non vi è nessuna utilità pratica a che essa assorbisca le poche linee indipendenti che sussistono ».

Ciò vuol dire, in sostanza, che è troppo tardi per combattere utilmente una convenzione la cui esecuzione lascia nondimeno molto a desiderare.

L'INDUSTRIA MINERARIA IN ITALIA

La produzione mineraria del nostro paese registra a suo avere, durante il 1901, un valore lordo di 84 milioni e mezzo di lire. La produzione delle industrie, officine metallurgiche, cave, fornaci, torbiere, prodotti chimici industriali, è indicata, invece, da un valore al lordo di oltre mezzo miliardo, e più precisamente da L. 500,531,591.

Nella produzione mineraria tiene il primo posto lo zolfo, con circa 44 milioni; seguono lo zinco ed il piombo, con 21 milioni e mezzo complessivamente; il ferro ed il rame, con poco meno di 3 milioni e mezzo per ciascuno; i combustibili fossili, con 3 milioni ed un quarto.

Insignificante la produzione dell'oro e dell'argento, meno di 400,000 lire, delle quali appena 40,000 per l'oro, benchè 7 ne siano le miniere produttrici.

Anche in questa branca dell'industria nazionale il progresso è evidente.

Da poco più di un milione di tonnellate nel 1882, la produzione delle miniere è salita, durante il ventennio 1882-1901, a cinque milioni.

Malauguratamente, per minor prezzo di molti dei minerali che l'Italia produce, l'aumento del valore non ha corrisposto a quello della quantità. Infatti mentre questa è quintuplicata, quello è cresciuto appena nella modesta ragione del 15 0[0, da L. 73,815,232 nel 1882 arrivando a L. 84,694,888 nel 1901.

Le miniere hanno impiegato nel 1901 ben 65,407 operai che, per sesso e per età, si ripartiscono come in appresso: maschi adulti 56,006; sotto i 15 anni 7473; femmine adulte 1669; sotto i 15 anni 259.

Il numero dei lavoranti adulti dei due sessi sta a quello dei fanciulli al disotto dei 15 anni come 100 sta a 14. Il numero dei maschi sta a quello delle femmine nella ragione di circa 3 femmine ogni 100 operai. La qnasi totalità dei lavoranti di età inferiore ai 15 anni è impiegata nelle zolfare.

Dei 65,407 operai che le miniere impiegarono, lavoravano: all'esterno 17,761, cioè 15,986 maschi e 1775 femmiue; all'interno 47,646, vale a dire 47,493 maschi e sole 150 femmine.

Il numero degli infortuni sul lavoro constatato durante l'anno fu di 246 che causarono la morte di 126 lavoranti e lesioni più o meno gravi a 183 altri operai. Queste cifre dànno, per ogni 1000 operai, circa 2 morti e 3 feriti.

Degli infortuni il maggior numero si è verificato nei lavori interni che diedero 218 casi d'infortunio con 115 morti e 162 feriti.

I franamenti di roccia diedero il maggior numero di infortuni, circa il 50 0[0; seguono le cadute, l'asfissia, le esplosioni, gli incendi, ecc.

Il numero delle contravvenzioni accertate per violazione della legge per gli infortuni sul lavoro è stato di sole 5 e si riferiscono tutte alle solfare della Sicilia.

Furono, invece, 35 le contravvenzioni accertate per mancata osservanza delle disposizioni legislative e regolamentari che disciplinano il lavoro dei fanciulli.

Le 1100 miniere in attività di esercizio durante il 1901 impiegarono 366 motori della forza complessiva di 8844 cavalli a vapore, e precisamente:

Motori idraulici . . .	32	cavalli-vapore	735
» elettrici . . .	8	»	97
» a vapore . . .	300	»	7562
» a gas petrolio .	26	»	440

È la Sardegna che occupa il primato nell'applicazione dei motori elettrici all'indnstria mineraria, con 7 motori sopra un totale di 8.

La produzione mineraria del Regno è indicata per distretto dal seguente specchio:

	Miniere num.	Produzione lire	Operai	Mot.	Cavalli vapore
Bologna . . .	16	1,977,031	1,845	16	307
Caltanissetta.	749	42,085,455	33,247	121	2394
Carrara . . .	13	860,338	642	3	32
Firenze . . .	53	11,783,537	8,405	59	1417
Iglesias . . .	110	21,045,135	15,009	99	3510
Milano	58	2,781,077	1,835	31	559
Napoli	10	1,238,606	1,107	5	54
Roma	18	1,176,626	1,469	8	225
Torino	59	1,159,290	1,123	13	192
Vicenza . . .	14	591,893	723	11	154
Totali	1100	84,694,888	65,407	366	8884

Le isole dànno, pertanto, il maggiore contributo alla produzione mineraria con lo zolfo, il ferro, il sale marino, lo zinco ed il piombo.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Traforo del Sempione.

(Stato dei lavori al 1° novembre 1902).

Galleria di avanzamento:	Lato nord Briga	Lato sud Iselle	Totale
Lunghezza al 1° ottobre 1902 m.	7888	5361	13,249
Progresso mensile . . . . »	180	179	359
Totale al 1° novembre 1902 m.	8068	5540	13,608
Operai:			
Fuori galleria, totale giornate	18,272	12,777	31,049
» media giorn. .	608	412	1,020
In galleria, totale giornate .	28,154	35,734	63,888
» media giorn. .	1,043	1,153	2,196
Effettivo massimo lavoranti simultaneamente	420	460	480
Totale dei cantieri: totale giorn.	36,426	48,511	94,937
» media giorn.	1,651	1,565	3,216

Lato Nord. — La galleria d'avanzamento ha attraversato il gneiss schistoso. Il progresso medio della perforazione meccanica è stato di m. 5.81 per giornata di lavoro. Le acque provenienti dal tunnel comportarono 40 litri al secondo. Il 13 ottobre, il sorvegliante Funes Giovanni fu investito mortalmente da un treno uscendo dalla stazione del tunnel.

Lato Sud. — La galleria di avanzamento ha attraversato il gneiss schistoso. Il progresso medio della perforazione meccanica è stata di m. 5.77 per giornata di lavoro. Le acque provenienti dal tunnel comportarono litri 1049 al minuto secondo.

><

Ferrovia Follonica-Massa.

Nella seconda metà del corrente novembre si inaugurerà la linea ferroviaria Follonica-Massa Marittima.

><

Servizio economico sulla Treviso-Motta.

È stato predisposto per la firma Sovrana il Reale Decreto col quale verrà approvata la proposta presentata dalla Direzione generale delle Strade Ferrate Meridionali, nella sua qualità di esercente la Rete Adriatica, per l'esperimento di un parziale servizio economico per viaggiatori, bagagli e cani e biciclette, sulla linea da Treviso a Motta di Livenza in conformità della legge 9 giugno 1901, n. 220, colla quale, come è noto, fu data facoltà al Governo di prendere accordi con le Società esercenti le Reti Mediterranea, Adriatica e Sicula per procedere, gradatamente, fino al 30 giugno 1905 ad esperimenti di esercizio economico su linee, o tratti di linee, di carattere locale, compresi nelle Reti stesse e aventi un prodotto lordo medio non superiore a lire diècimila annue per chilometro.

L'esercizio economico, limitato ai viaggiatori, bagagli, cani e biciclette ha, finora, dato prova soddisfacente sulle linee Bari-Taranto, Gioia del Colle-Rocchetta Sant'Antonio e Barletta-Spinazzola, e si ha motivo di ritenere che altrettanto si verificherà per la Treviso-Motta.

Fino a quando non sia stato provveduto un materiale speciale, saranno messe in circolazione sulla linea Treviso-Motta, carrozze intercomunicanti adattate opportunamente per le modalità del nuovo servizio; e ciò in conformità a quanto si è fatto sulle linee Bologna-San Felice-Poggio Russo e Brescia-Iseo. Le nuove tariffe di questa linea sono state elaborate sulla stessa base e con gli stessi criterî di quelle approvate per le due linee ora ricordate.

><

Servizio economico sulla linea Lecco-Sondrio-Chiavenna.

Sappiamo che il Ministero del Tesoro, allo scopo di agevolare l'applicazione dell'esercizio economico e far sì che l'esperimento del servizio a trazione elettrica sulla linea Lecco-Sondrio-Chiavenna dia i migliori risultati posbsiili, ha aderito alla proposta presentata dalla Società esercente la Rete Adriatica per l'attuazione dell'esercizio economico sulla linea medesima, consentendo la riduzione dell'imposta erariale al 3 0[0 oltre l'1 1[2 0[0 per tassa di bollo ed il mezzo per cento per gli istituti di previdenza. L'esperimento di servizio economico che si tratta di attuare sulla linea predetta, avrà la durata di un anno.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Biglietti di andata e ritorno combinati*).

Ci consta che, in seguito ad istanze pervenute al Ministero dei Lavori Pubblici, questi ha interessata la Società esercente la Rete Adriatica a studiare se non sia possibile istituire sulla propria Rete biglietti eccezionali di andata e ritorno combinati, valevoli 15 giorni, per percorsi inferiori agli 800 chilometri, di cui all'art. 9 della tariffa dei biglietti stessi, in conformità di quanto ha praticato la Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo per taluni percorsi delle proprie linee, come ad esempio; fra le stazioni di Grassano-Grottole, Ferrandina, Pisticci e Bernalda e quella di Napoli, le cui distanze, fra andata e ritorno, sono molto inferiori al limite suaccennato di 800 km.

Si insisterebbe specialmente per la istituzione di tali biglietti fra Firenze e Milano per la via di Bologna, in vista delle molte relazioni di affari esistenti fra le due importanti città.

><

Treno di lusso Pietroburgo-Vienna-Cannes.

Viene riattivato fra Verona e Milano il treno di lusso Nord-Sud che attualmente è limitato a Verona.

A datare dal 15 novembre si effettuerà il treno di lusso Pietroburgo-Vienna-Cannes, giornaliero fra Cannes e Vienna e bisettimanale fra Vienna e Pietroburgo.

Il servizio avrà principio coi treni in partenza da Vienna e da Cannes il detto giorno ed in arrivo rispettivamente a Pontebba e Milano nel giorno stesso. Il primo treno da Pietroburgo giungerà a Pontebba la sera del 18 e qnello per Pietroburgo muoverà da Cannes il 15. La prosecuzione da Vienna per Pietroburgo avrà luogo nei giorni di giovedì e domenica, l'arrivo a Vienna da Pietroburgo il martedì ed il sabato.

><

Congresso internazianale medico al Cairo.

Le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia, avuto riguardo all'importanza scientifica del Congresso, hanno consentito eccezionalmente la applicazione della concessione speciale prima pei viaggi di andata e ritorno, fino alle stazioni di Napoli e Brindisi (punti d'imbarco per raggiungere la località sede del Congresso) dei partecipanti al Congresso internazionale medico che avrà luogo al Cairo dal 19 al 23 dicembre prossimo venturo.

><

Biglietti di abbonamento cumulativo sulla Palermo-Marsala-Trapani.

Il Ministero dei Lavori Pubblici ha approvato una proposta della Società per la Ferrovia Siculo-Occidentale (Palermo-Marsala-Trapani), per la quale saranno istituiti su quella linea biglietti di abbonamento speciale in servizio cumulativo colle Ferrovie Sicule ai seguenti prezzi:

	Biglietto annuale	Biglietto semestrale	Biglietto trimestrale
1ª classe L.	192.40	112.80	66.15
2ª » »	134.65	79.60	47.05
3ª » »	—	—	32.95

La detta Società, officiata ad istituire anche analoghi biglietti di abbonamento speciali per periodi di un mese e di 15 giorni si è riservata di esaminare la questione.

><

Biglietti di andata e ritorno per il pellegrinaggio alla tomba di Vittorio Emanuele.

Ci risulta che, di comune accordo fra le Società Mediterranea ed Adriatica, è stato disposto di accordare ai biglietti speciali di andata e ritorno con riduzione, che saranno concessi a coloro che prenderanno parte al grande Pellegrinaggio Nazionale al Pantheon, in occasione del

25° anniversario della morte del re Vittorio Emanuele II, la medesima durata di validità consentita nell'occasione del Pellegrinaggio alla tomba di re Umberto I, e cioè: per l'*andata*, dal 4 al 9 gennaio p. v., purchè l'arrivo a Roma avvenga prima delle ore 12 del giorno 9; per il *ritorno* dalle ore 12 del 9 a tutto il 15 di detto mese.

Ai partecipanti al detto Pellegrinaggio, le Società esercenti le Reti maggiori accorderanno le seguenti riduzioni sui prezzi della tariffa media: per il percorso:

	I classe	II classe	III classe
fino a 200 chilometri .	50 0[0	55 0[0	60 0[0
da 201 a 400 chilometri	55 0[0	60 0[0	70 0[0
oltre i 400 chilometri .	60 0[0	65 0[0	70 0[0

Oltre poi alle Amministrazioni delle Reti maggiori, accorderanno riduzioni speciali agli accorrenti al Pellegrinaggio, pel percorso sulle proprie linee le Società seguenti: Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde; Società per le Strade Ferrate secondarie della Sardegna; Società Veneta per costruzione ed esercizio di Ferrovie secondarie italiane; Ferrovie del Nord-Milano; Società anonima per le Ferrovie di Reggio Emilia; Ferrovia Sassuolo-Mirandola-Finale; Ferrovia Suzzara-Ferrara; Ferrovia Mandela-Subiaco; Ferrovia Sicula-Occidentale (Palermo-Marsala-Trapani); Ferrovia Poggibonsi-Colle e Ferrovia Circumetnea.

><

Biglietti di abbonamento sulla Nord-Milano.

Con recente decreto del Ministro dei Lavori Pubblici è stato approvato il nuovo testo dell'articolo 18 delle condizioni per i biglietti di abbonamento, nonchè quello delle condizioni per l'uso dei biglietti a serie, valevoli sulle ferrovie del Nord-Milano, in conformità alla proposta all'uopo presentata dalla Amministrazione ferroviaria interessata.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in una vertenza sollevata dal Comune di Conegliano in materia di *Consorzi stradali* (Consorzio per la costruzione, costituzione del Consorzio di manutenzione), ha espresso il seguente parere, col quale viene accolto il ricorso presentato dal predetto Comune contro una decisione della Giunta provinciale amministrativa di Treviso, colla quale si disponeva che l'attuale Consorzio stradale dei Comuni di Conegliano, Faletto, Tarzo, Bovine Lago, Cison e Follina, per la costruzione della strada Conegliano-Tarzo-Lago, continuasse per la manutenzione, osservando che il Consorzio di manutenzione, succedendo senza interruzione per naturale necessità di cose al Consorzio di costruzione, il primo non può differire dalle norme tracciate dal secondo: « Per costante giurisprudenza, il Consorzio per la costruzione di una strada cessa col compimento dell'opera; per la successiva manutenzione si deve procedere *ex-novo* alla costituzione di un nuovo Consorzio ».

— Sullo stesso argomento dei Consorzi stradali (interesse collettivo, quando esista, scopo da raggiungere), il Consiglio di Stato ha emesso parere, dal quale risulta che: « Non può costituirsi Consorzio coattivo per la sistemazione di una strada comunale quando non risulti l'interesse di tutti i Comuni chiamati a Consorzio a che l'opera sia eseguita, e non sia dimostrato che l'opera stessa raggiunga lo scopo di rendere più facili e più sollecite le comunicazioni ».

E pertanto il Consiglio stesso ritiene che siano da accogliere i ricorsi del Comune di Pallanza e di altri tredici Comuni, nonchè di vari proprietari, contro la decisione della Giunta provinciale amministrativa di Novara del 13 marzo 1901, che costituì il Consorzio del Comune di Trobaso e altri Comuni della provincia per l'ampliamento della via Venti Settembre, nell'abitato di Trobaso.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Apertura di schede).

Presso la Società esercente la Rete Adriatica il 29 corrente mese, alle ore 14 1[2, avrà luogo l'apertura delle schede di offerta che saranno presentate dalle Ditte ammesse alle gare d'appalto per la fornitura di nuovo macchinario occorrente alle Officine ferroviarie di Firenze, Lucca, Verona, Bologna e Rimini.

><

Ferrovie della Sicilia.

(Gare di appalti).

Presso la Società esercente la Rete Sicula hanno avuto luogo le gare di appalto delle seguenti forniture di materiale mobile:

Gara nazionale. — Provvista di 30 carri chiusi da 12 tonnellate, con freno a vite e condotta del freno Westinghouse, che è stata aggiudicata alla Ditta Carminati e Toselli, di Milano, per L. 173,940, al netto di ribasso.

Gara internazionale. — Provvista di 30 carri chiusi di 12 tonnellate, senza freno e con condotta del freno Westinghouse; 20 carri scoperti a sponde alte da 16 tonnellate, con freno a vite, e 20 carri scoperti a sponde alte da 16 tonnellate, con freno a vite, che vennero aggiudicati alla Ditta I. Ringhoffer, di Smiccow, per gli importi corrispondenti di L. 121,350, L. 91,000 e L. 80,600, al netto di ribasso.

Gara nazionale. — Fornitura di 8 locomotive con tender separato, che è stata aggiudicata alle Officine Meccaniche di Milano (già Miani e Silvestri) al prezzo complessivo di L. 480,000 per le locomotive e L. 103,040 per i tenders, al netto di ribasso.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Restauro della spalla Nord, o Parma, del ponte Malaspina, al km. 90.026 della linea Parma-Spezia, ed applicazione di rulli di scorrimento agli appoggi corrispondenti della travata parabolica, L. 5900.

Lavori complementari all'impianto del ventilatore sistema Saccardo per la galleria dei Giovi, sulla linea Torino-Genova, L. 16,867.63.

Consolidamento della casa cantoniera al km. 313.469 della linea Roma-Pisa, L. 820.

Lavori per munire di parapetti in ferro il ponte sul torrente Ossona, al km. 20.974 della linea Alessandria-Piacenza, L. 1460.

Lavori di sottomurazione del muro d'ala sinistro a valle del ponte n. 5 sul Tanaro, fra la stazione di Niella e la fermata di Roccaciglia, al km. 53.934 della linea Savona-Bra, L. 240.

Risanamento dei locali del casello n. 19 nella stazione di S. Giuseppe di Cairo, adibito ad uso dormitorio del personale viaggiante lungo la linea Savona-Bra, L. 570.

Sostituzione di cinque piattaforme da m. 4.50 con altre da m. 5.50 nello scalo merci di Milano Porta Garibaldi, L. 4000.

Consolidamento di due tratti di rilevato alle progressive medie 215.853 e 215.938, e della trincea alla progressiva 216.610 della linea Chiusi-Empoli, L. 4200.

Sottomurazione di massi pericolanti nella costa sovrastante la cava Conche, al km. 113.560 della linea Eboli-Metaponto, L. 1500.

Costruzione del pavimento in lastre di pietra nel magazzino merci a piccola velocità nella stazione di Recco, sulla linea Pisa-Genova, L. 490.

Noleggio di 100 carri da merci aperti, serie M R-2, della Società della Ferrovia del Gottardo, per sei mesi, L. 17,020.

Sistemazione del ponte obliquo sul fosso Val di Seste, al km. 176.750 della linea Empoli-Chiusi, L. 28,311.

Lavori per migliorare il segnalamento a protezione della stazione di Oneglia verso Diano Marina, sulla linea Sampierdarena-Confine francese, L. 1970.

Rete Adriatica:

Prolungamento dei marciapiedi nelle stazioni di Limito, Melzo, Cassano d'Adda, Treviglio, Romano di Lombardia, Calcio, Chiari e Rovato, L. 13,800.

Costruzione di una scogliera a difesa della ferrovia contro il fiume Tevere, al km. 80.750 della linea Roma-Orte, L. 26,000.

Consolidamento del sottovia al km. 105.247 della linea Venezia-Peschiera, L. 430.

Consolidamento del ponticello sottopassaggio al chilometro 139.376 della linea Foggia-Napoli, L. 650.

Consolidamento della trincea compresa fra i km. 32.557 e 32.833 della linea Portocivitanova-Albacina, L. 2720.

Costruzione di una scogliera a difesa della ferrovia contro il torrente Miscano, al km. 79.040 della linea Foggia-Napoli, L. 17,000.

Spostamento della ferrovia fra i km. 131.058 e 131.358 della linea Orte-Chiusi, L. 7300.

Consolidamento della trincea fra i km. 48.469 e 48.569 della linea Portocivitanova-Albacina, L. 18,170.

Impianto di suonerie elettriche di controllo al disco verso Taranto della stazione di S. Basilio, sulla linea Bari-Taranto, L. 680.

Consolidamento del ponticello di luce m. 1 al chilometro 19.910 della linea Benevento-Campobasso, L. 3000.

Applicazione di una suoneria elettrica di controllo al disco verso Verona della stazione di S. Martino della Battaglia, sulla linea Milano-Venezia, L. 440.

Costruzione di una latrina a tergo della casa cantoniera al km. 7.589 della linea Bergamo Lecco, L. 560.

Ampliamento dell'Ufficio merci della piccola velocità nella stazione di Brindisi Superiore, L. 2420.

Lavori necessari per consolidare la scarpa a monte della trincea al km. 71.850 della linea Bari-Taranto, L. 10,000.

Rete Sicula:

Provvista di minuto materiale d'esercizio in aumento inventario per l'anno 1902 903, L. 22,600.

Ricostruzione del canale dei mulini di Santa Caterina e di Sant'Agata, fra i km. 90.316 e 90.421 della linea Palermo-Porto Empedocle, L. 6325.

Lavori suppletivi occorrenti per il consolidamento e per la chiusura del piazzale del nuovo fabbricato per alloggi della stazione di Castrogiovanni, sulla linea Bicocca-Caltanissetta-Canicatti-Caldare, L. 8919.50.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica:

Costruzione di un magazzino merci a P. V. con arretramento del piano caricatore e modificazione ai binari all'ingresso S. Giuseppe della stazione di Piana, sulla linea S. Giuseppe-Acqui, per L. 12,200.

Costruzione d'una scogliera a mare fra i km. 35.000 e 35.118, fra le stazioni di Celle e di Albissola, sulla linea Sampierdarena Confine francese, per L. 7500.

Sistemazione di 83 ponticelli metallici di deficiente resistenza sulla linea Chiusi-Empoli, per L. 65,000.

Consolidamento della trincea d'approccio all'imbocco Pisa della galleria di Orciano, al km. 305.876-305-960 della linea Roma-Pisa, per L. 8800.

><

Sentenze di Cassazione, di Corte d'Appello, ecc.

In materia di *strade vicinali* (imprescrittibilità per non uso della servitù di passaggio pubblico, riparazioni, Autorità comunale), la Corte d'Appello di Firenze ha emesso sentenza, dalla quale emerge quanto segue: « Trattandosi di via vicinale soggetta a servitù pubblica di passaggio, tale servitù non si estingue per non uso. Ritenuta una strada come vicinale di uso pubblico, e ritenuto essere questa divenuta impraticabile, non può un utente, allegando essere la detta strada stata guastata da altri, chiedere la condanna di questo a ripararla, o l'autorizzazione a fare esso i lavori a spese di lui, ma deve invece rivolgersi all'Autorità comunale, la quale sulle vie vicinali ha vigilanza e deve curarne la conservazione e riparazione, intesi gli utenti, a norma dell'art. 52 della legge del 1865 sulle opere pubbliche ».

— In materia di *strade vicinali*, la Cassazione di Torino ha emesso sentenza, colla quale si stabilisce che la servitù di pubblico passaggio su via vicinale può acquistarsi per prescrizione e provarsi con testimoni.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Siamo informati che da parte degli interessati sono state fatte vive premure al Ministero dei Lavori Pubblici, affinchè venga estesa anche alla stessa industria che si esercita in alcune località della Romagna, la tariffa eccezionale n. 1008, per le spedizioni a vagone completo dei recipienti vuoti nuovi (barili, botti, caratelli e fusti) di capacità non superiore a 7 ettolitri, destinati comunemente al trasporto dei liquidi, in partenza dalle stazioni di Bari, Barletta, Brindisi, Cerignola (stazione), Gallipoli e Trinitapoli, percorrenti almeno 200 chilometri, o paganti in ragione di tale percorrenza minima sulle linee delle Reti Mediterranea ed Adriatica.

Ci consta che il Ministero dei Lavori Pubblici ha raccomandato la cosa al benevolo esame delle Società esercenti.

— Su proposta della Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, il Ministero dei Lavori Pubblici ha ammesso che la validità della tariffa locale n. 601, piccola velocità, pei trasporti di vetrerie, la quale scadrebbe col 15 gennaio p. v., venga prorogata fino al 15 gennaio 1904.

— È stato chiesto alle Amministrazioni ferroviare, e queste certamente ammetteranno che fra le vie facoltative che possono seguirsi dagli impiegati dello Stato, fruenti della concessione speciale *C* sia compresa, pel viaggio da Genova a Cremona, quella di Voghera-Pavia-Casalpusterlengo-Codogno, la quale, quantunque più lunga di quella Voghera-Piacenza, permette di compiere il viaggio in poco più di sei ore; mentre per la via più breve occorre un tempo assai maggiore.

— Siamo informati che il Ministero dei Lavori Pubblici, su proposta della Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia, ha consentito che fra le località di imbarco, di cui è cenno all'articolo 2° della concessione

speciale X (e cioè Savona, Genova, Spezia, Livorno. Civitavecchia, Napoli, Reggio di Calabria, Taranto, Brindisi, Bari, Ancona, Chioggia e Venezia) riguardante i viaggi in ferrovia degli emigranti poveri, siano compresi anche i porti di Palermo e di Siracusa, in vista che non sono infrequenti le domande di emigranti poveri per imbarco anche in quei porti onde recarsi all'estero.

— La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, d'accordo con quella delle Ferrovie dell'Adriatico, ha proposto al Ministero dei Lavori Pubblici di modificare il sesto capoverso dell'articolo 95 delle tariffe nel seguente modo:

« I colli di merci da trasportarsi tanto a grande quanto a piccola velocità, ad esclusione delle partite a vagone completo, debbono portare l'indirizzo chiaro e preciso della stazione cui sono diretti, e, quando ne sia il caso, anche di quella definitiva, oltre le marche ed i numeri riportati sulla richiesta di spedizione ».

La detta proposta ha per iscopo di estendere anche alle spedizioni di colli merci a piccola velocità l'obbligo dell'indirizzo della stazione destinataria, risponde ad un desiderio del commercio onde eliminare gl'inconvenienti che si verificano col sistema di spedizione attualmente in uso, è stata in massima accolta dal Ministero dei Lavori Pubblici, il quale ha fatto perciò invito alle Società interessate di presentare la proposta medesima all'approvazione governativa nelle forme regolari.

><

Strade Ferrate Secondarie.

Prospetto dei prodotti del traffico ottenuti nel primo bimestre (luglio e agosto 1902) del corrente esercizio finanziario in confronto di quelli avutisi nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Indicazione delle ferrovie	Esercizio 1902-1903	Esercizio 1901-1902	Differenza
Vicenza-Treviso e Vicenza-Thiene-Schio.	229,827	211,469	+ 18,358
Sarde Comp. Reale .	327,413	309,577	+ 17,836
Secondarie Sarde . .	177,853	158,917	+ 18,936
Milano-Saronno-Erba.	812,324	812,497	— 173
Novara-Seregno . .	142,382	134,822	+ 7,560
Conegliano-Vittorio .	22,984	18,917	+ 4,067
Parma-Suzzara . .	36,779	31,894	+ 4,885
Schio-Arsiero e Schio-Torrebelvicino . .	36,711	32,178	+ 4,533
Udine-Cividale-Confine	93,415	90,288	+ 3,127
Camposampiero-Montebelluna. . . .	39,121	34,525	+ 4,596
Bologna - Massalomb.	65,845	69,108	— 3,263
Arezzo-Stia	39,142	36,217	+ 2,925
Torino-Ciriè-Lanzo .	165,996	159,013	+ 6,983
Torino-Rivoli . . .	34,701	31,715	+ 2,986
Settimo-Rivarolo-Castellamonte . . .	103,921	97,724	+ 6,197
Palermo-Mars.-Trap.	277,087	258,796	+ 18,291
Sassuolo-Mod.-Finale	60,047	58,003	+ 2,044
Santhià-Biella . . .	160,682	147,643	+ 13,039
Ferr. di Reggio Em. .	49,308	50,812	— 1,504
Roma-Albano-Nettuno	152,600	147,500	+ 5,100
Ofantino - Margherita di Savoia . . .	3,858	4,438	— 580
Bergamo-Ponte Selva	108,166	105,935	+ 2,231
Sassi-Superga . . .	19,263	5,313	+ 13,950
Fossano-Mondovì . .	8,164	7,210	+ 954
Menaggio - Porlezza e Luino-Ponte Tresa.	23,877	22,927	+ 950
Napoli-Nola-Baiano .	77,418	76,506	+ 912
Poggibonsi-Colle . .	13,849	11,467	+ 2,382
Arezzo-Fossato. . .	86,500	86,414	+ 86
Basaluzzo-Frugarolo .	1,749	1,928	— 179
Palermo-Corleone. .	50,300	50,333	— 33
Monteponi-P. Vesme .	2,000	1,944	+ 56
Gozzano-Alzo . . .	7,580	6,739	+ 841
Ferrara-Suzzara . .	73,213	70,734	+ 2,479
Modena-Vignola . .	18,213	15,946	+ 2,267
Napoli-Pozzuoli-Cuma	103,982	103,776	+ 206
Verona-Caprino . .	30,683	27,580	+ 3,103
Napoli-Ottaiano . .	42,030	40,589	+ 1,441
Cerignola Staz.-Città.	12,150	12,837	— 687
Economiche Biellesi.	54,257	50,236	+ 4,021
Sant'Ellero-Saltino .	14,750	15,480	— 730
Roma-Ronciglione. .	169,800	129,500	+ 40,300
Varese-Porto Ceresio .	21,330	19,890	+ 1,440
Circumetnea . . .	93,570	86,043	+ 7,527
Tortona-Castelnuovo .	5,156	4,568	+ 588
Rezzato-Vobarno . .	26,400	26,419	— 19
Iglesias-Monteponi .	651	703	— 52
Bari-Putignano . .	18,994	17,588	+ 1,406
Mandela-Subiaco . .	6,488	6,446	+ 42
Sondrio-Tirano . .	31,409	»	+ 31,409
Totale generale L.	4,153,938	3,901,104	+ 252,834

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Torino-Cuneo-Nizza. — Il sindaco di Torino, sen. Badini, spedì al Ministro dei Lavori Pubblici ed al Presidente del Consiglio dei Ministri i seguenti telegrammi:

« *S. E. Balenzano, Ministro Lavori Pubblici, Roma.*

« Ho comunicato Giunta esito convegni ferroviari di Oneglia e Savona, e dichiarazione di E. V. intorno prossime decisioni che Consiglio Ministri prenderà circa ardente voto di Torino e del Piemonte tutto per immediata esecuzione del tronco Vievola Confine. Inutile dire che Torino si sente profondamente e orgogliosamente italiana nel patrocinare una attuazione di ferrovia italiana su territorio italiano sia pure con congiungimento immediato con rete ferroviaria internazionale. Nessun preconcetto di ostilità muove Torino contro il raccordo di questa linea internazionale ad altro punto italiano: ma riguardi parlamentari non devono essere di ostacolo alla esecuzione di un tronco di linea nazionale fino al confine. Tutti i valichi attraverso le Alpi verso altri centri della vita europea sono interessi nazionali; e così sarà di questo congiungimento con Nazione amica che tutto ha già deciso per collegarsi col confine italiano. Questa Giunta Municipale interprete delle trepidazioni di tutta questa Regione attende quindi fidente ed ansiosa il prossimo voto del Governo del Re.

« Ossequii. « Sindaco Badini ».

« *S. E. Zanardelli, Roma.*

« In seguito deliberazione di questa Giunta Municipale ho telegraficamente espresso a S. E. Balenzano desideri Torino per immediata attuazione tronco Vievola-Confine. Riconfermo Vostra Eccellenza sensi di fiducia di Torino nel Governo del Re che sta per prendere al riguardo definitivi provvedimenti.

« Ossequii. « Sindaco Badini »

Ferrovia Cividale al confine Austriaco. — Si annunzia che il ministro Prinetti, alle sollecitazioni rivoltegli, riconoscendo la grande utilità della linea Cividale-Assling, assicurò che egli avrebbe dato tutto il suo più caloroso e valido appoggio, non appena gli enti interessati abbiano presentato una domanda ed un progetto concreti. La spesa per compiere gli studi si aggira intorno

a L. 10,000, e vi contribuirebbe anche la Società Veneta, la quale avrebbe la costruzione del tronco in prosecuzione della Udine-Cividale.

Ferrovia Pavia-Lodi-Crema-Brescia — Il 1° corrente alla Camera di Commercio di Lodi, sede del Comitato per il nuovo tronco ferroviario Pavia-Brescia, vi fu l'assemblea annunciata dei rappresentanti delle varie Provincie interessate alla costruzione del tronco.

Presiedeva il senatore avv. Cagnola.

In massima prevalsero i seguenti criteri: di accettare le proposte dell'ingegnere Mantegazza, le quali tendono ad ottenere una linea più diretta tra Pavia e Brescia in considerazione specialmente degli interessi generali più che locali; che circa la precisa delineazione del tracciato, in quanto riguarda Belgioioso, Lodi vecchio, Trenzano ed altri Comuni della Provincia di Brescia, si sentisse l'avviso di un perito, già designato; di riservarsi le ulteriori e finali deliberazioni sul merito.

Si è poi data notizia che alcune Provincie hanno già votato, mentre altre voteranno, i fondi necessari per anticipare le spese d'inizio.

Ferrovia elettrica Piacenza-Bobbio-Genova. — Domani, domenica, si terrà a Piacenza il secondo Congresso dell'Unione Genova-Bobbio-Piacenza per un progetto di ferrovia a trazione elettrica che congiunga direttamente Genova con Piacenza per le valli del Bisagno e del Trebbia, usufruendo in parte della strada provinciale.

L'energia elettrica di trentamila cavalli, necessaria per l'esercizio della detta ferrovia, si ricaverebbe principalmente dal Trebbia, previa la sperata concessione governativa.

La ferrovia, raggiunta la salita della Noce, si inoltrerà nella valle sottostante a Pianderlino. Di qui attraverso una galleria raggiungerà la valle di Quezzi, e per piccole gallerie toccherà Fontaneggi, Presa, Traso, Bargagli, Pian Carnese e Colle di Boasi, Scoffera, Torriglia. Di qui attraverso una galleria raggiungerà la valle del Trebbia e toccherà i centri più importanti e popolosi fino a Piacenza.

La ferrovia verrà ad importare un costo massimo di 80 milioni. I treni diretti percorreranno la linea in tre ore e mezzo ed i treni-omnibus in quattro ore circa.

Ferrovia Bergamo-San Pellegrino-San Giovanni Bianco. — La Deputazione provinciale di Bergamo presentò al Governo la domanda della concessione per costruire ed esercitare la linea Bergamo-San Pellegrino-San Giovanni Bianco col sussidio chilometrico di lire cinquemila per 70 anni.

Ferrovia elettrica Peschiera-Riva. — Nei locali della Camera di Commercio di Verona si è tenuta, il 3 corrente, un'adunanza per discutere intorno ai mezzi di attuazione del progetto per una ferrovia elettrica nel tratto Peschiera-Riva. Presiedeva il conte Alberti, sindaco di Lazise. Erano presenti tutti i sindaci della riviera veronese. Intervennero anchè il podestà di Riva e il presidente della Camera di Commercio di Rovereto, gli on. Todeschini e Miniscalchi.

L'avv. Massarani, segretario, riassunse tutto il lavoro fatto. Il presidente comunicò una nota del Ministero della Guerra coo la quale nulla si oppone circa la costruzione della ferrovia, ma si rifiuta concorrere al sussidio per le opere fortilizie inerenti.

Dopo una lunga ed animata discussione si decise di spedire senz'altro le pratiche al competente Ministro dei Lavori Pubblici per ottenere il maggior possibile contributo chilometrico.

Ferrovia Rivarolo-Cuorgnè-Pont. — Sarà fra giorni stipulato l'atto di concessione della ferrovia Rivarolo-Cuorgnè-Pont alla Società ferrovie e tramvie del Canavese,

Ferrovia Tanaro-Oneglia. — Il senatore Borelli, accettando l'invito del Ministro Balenzano, si metterà a capo del Comitato che si costituirà per la pronta effettuazione della Ferrovia Tanaro-Oneglia.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio al 31 ottobre 1902.* — Nella decade 21-31 ottobre 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 4,865,924.04, con un aumento di L. 138,837.06 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio al 31 ottobre 1902 si ragguaglia a L. 53,983,512.30, presentando un aumento di L. 1,777,228.70 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio al 20 ottobre 1902.* — Nella decade dall'11 al 20 ottobre 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 336,153, e presentano una diminuzione di L. 39,379 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 20 ottobre 1902 ammontano a L. 3,996,469, con un aumento di L. 169,411 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Tramvia Torino-Casale. — Il 16 corrente si terrà a Montiglio, presso qnel Municipio, un'adunanza per discutere un progetto di tramvie a scartamento ordinario che congiunga Torino e Chieri a Casale per Ozzano, e che unisca direttamente i cospicui Comuni e mandamenti del Monferrato e dell'Astigiano, che tutt'ora sono privi di mezzi ferroviari di comunicazione, con il capoluogo della Provincia, Alessandria, innestandosi a Tonco.

Il Comitato provvisorio, presieduto dall'on. deputato Luigi Borsarelli, ha diramato invito alle autorità amministrative e politiche, deputati, consiglieri provinciali, sindaci delle Città e Comuni interessati alla linea.

Tramvia Trescore-Lovere. — È stato ultimamente approvato lo statuto del Consorzio tramviario Trescore-Sovere Lovere per la valle Cavallina in Provincia di Brescia.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Strade ferrate federali.* — Il Consiglio federale propone alle Camere federali di adottare il progetto di *budget* delle strade ferrate per l'esercizio 1903. Questo progetto comprende i capitoli seguenti: 1. Budget dell'esercizio; introiti: fr. 78,366,590; spese: fr. 52,345,920; 2. Previsioni del conto profitti e perdite: introiti: fr. 34,010,470: spese: fr. 35,268,820; 3. Budget di costruzioni; spese: fr. 23,268,830; 4. Budget delle spese da portarsi in conto del capitale di primo impianto; franchi 29,769,930.

— *Nuove linee.* — Venerdì scorso ebbe luogo l'inaugurazione della seconda sezione della linea di Berna a Thun per la valle della Gurbe. Questa sezione comprende il tronco da Burgistein a Thun. La linea è ora completamente costrutta. Il treno officiale, coi rappresentanti delle autorità cantonali e federali, dei Comuni interessati e gli invitati è entrato alle ore 9 nella stazione di Berna e ne ripartì per Thun alle 10 1|2. A tutte le stazioni fu accolto con musiche, discorsi e cori.

— Il 31 ottobre fu aperta all'esercizio la nuova linea da Erlenbach a Zweisimmen.

Ferrovie del Belgio. — *Ferrovia Courcelles-Tilly.* — Prossimamente si procederà alla costruzione del tronco Courcelles-Tilly sulla linea Courcelles-Incourt.

In questi giorni hanno luogo le aste a Bruxelles per l'assegnamento dei lavori.

Ferrovie funicolari elettriche in Scozia. — Il sistema funicolare per la trazione dei tram elettrici, adottato ad Edimburgo, non ha tenuto le promesse su cui era basato, tanto che la Società concessionaria è in procinto di chiedere lo scioglimento del contratto. Nel 1892 la città di Edimburgo riscattò le linee di tram a cavalli esistenti per la somma di L. 5,350,000 ed affidò ad una Società l'impianto di tram elettrici. Il sistema di trazione per trolley aereo fu scartato per ragioni estetiche, quello per trolley sotterraneo perchè troppo costoso; fu adottato invece il sistema funicolare, malgrado il consiglio ed il parere degli specialisti, i quali facevano osservare alle autorità che il sistema era già stato abbandonato negli Stati Uniti.

I tram funicolari furono aperti all'esercizio nel 1897. Il loro impianto costò L. 29,195,000, e superò il preventivo di circa 10 milioni. Il sistema applicato a tutte le reti, non è ancora completato. Le linee trasformate funzionano male, tanto che già sono stati fatti numerosi cambiamenti agli impianti originari.

La Compagnia concessionaria, tenuta a dare un interesse del 7 0|0 dei capitali impiegati, liquiderà presto.

Ferrovie del Perù. — La ferrovia dell'Oroya nel Perù, è stata costruita per collegare la costa con la città di Oroya; essa ha una lunghezza di 221 km. e si eleva fino a 4779 m. sul livello del Pacifico, altezza a cui non arriva nessun'altra ferrovia. Il costo chilometrico è stato di circa un milione di lire; per cui la detta ferrovia si può considerare tra le più costose del mondo. Questo si spiega colle difficoltà di costruzione dovute alla natura accidentata del paese e alla insalubrità di certe regioni percorse dalla linea. Una di qneste regioni, per es., è quella del viadotto di Agua de Verrugas, in cui si avevano delle emanazioni gassose pestilenziali, che producevano delle malattie quasi sempre mortali.

Una particolarità della ferrovia è l'andamento a zig-zag, con regressi successivi, mediante i quali riesce a superare dei siti molto dirupati. Sul percorso sono costruite delle gallerie a V, in cui i treni entrano dal basso ed escono alla parte superiore quasi verticalmente al disopra dell'entrata, facendo un regresso dentro il tunnel.

La pendenza nella maggior parte del percorso è del 4 0|0.

Ferrovie della Rhodesia. — Secondo l'Agenzia Reuter, i progetti di costruzioni ferroviarie nella Rhodesia sono sul punto di essere attuati. Una attiva politica ferroviaria sta per inaugurarsi in quella località. Il lavoro comincierà immediatamente nel tronco che deve congiungere Selukwe con la linea principale Salisbury-Bulawayo. Così non tarderanno ad iniziarsi i lavori nel tronco da Salisbury al distretto di Mazoe, e nella linea che unirà Bulawayo con Metoppos.

Sono stati presi accordi per il prolungamento della linea a nord di Bulawayo al più presto possibile; e si crede che si giungerà ai campi carboniferi di Wankie prima del giugno venturo.

In seguito la linea sarà spinta immediatamente fino alle Cadute di Vittoria (Victoria Falls).

Notizie Diverse

Le esportazioni dall'Eritrea. — Le esportazioni dalla Colonia Eritrea, sebbene lentamente segnano però un continuo incremento. Nel 1901 raggiunsero un valore di 2,759,076 lire, di cui quasi un milione è dato da merci dirette all'Austria-Ungheria, 563 mila lire all'India, 400 mila alla Francia, 385 mila all'Italia, ecc.

Il principale prodotto di esportazione dalla nostra Colonia è costituito dalle perle, di cui si fece nel 1901 un commercio per 1,200,000 lire e destinate specialmente all'India, alla Francia, all'Italia. L'Austria ha comperato invece per oltre 300 mila lire di madreperla, per 232 mila lire di gomma, per 200 mila lire di pelli secche, per 127 mila lire di cera, per 193 mila lire di prodotti animali. La produzione dell'avorio rappresenta 51 mila lire.

L'esportazione del caffè è ancora limitatissima, appena un valore di 23 mila lire, ed è finora soltanto l'Italia ad esperimentare questo caffè.

Il sistema metrico decimale agli Stati Uniti ed in Inghilterra. — La Commissione parlamentare degli Stati Uniti d'America per i pesi, misure e monete, ha votato testè un ordine del giorno col quale raccomanda al Governo di adottare il sistema metrico decimale, perchè più semplice e più comodo.

Ora questo fatto ha provocato un movimento nello stesso senso anche in Inghilterra, ove pare si tema di restare isolati. E, infatti, i primari Circoli commerciali inglesi hanno indirizzato al Ministro delle Colonie un memoriale in cui si richiama la sua attenzione sulla necessità di adottare il sistema metrico decimale in tutto l'impero.

Si crede che il Chamberlain sia favorevole a questa trasformazione: ad ogni modo egli ha risposto di essersi già posto d'accordo col Ministro del Commercio e coi Governi delle Colonie per una soluzione dell'importante problema.

Il commercio fra l'Italia e gli Stati Uniti. — La Camera di Commercio Italiana in New York comunica i seguenti dati statistici ufficiali sull'andamento del commercio tra l'Italia e gli Stati Uniti:

L'importazione di prodotti italiani negli Stati Uniti durante il mese di settembre dell'anno corrente è ammontata a dollari 2,622,868, mentre nello stesso mese della precedente annata era stata di dollari 1,816,773.

In settembre l'importazione di seta greggia e seterie dall'Italia è stata di dollari 981,781, mentre nel corrispondente mese del 1901 era ammontata a dollari 710,198.

L'importazione di latticini italiani è ascesa a dollari 88,319, mentre nello stesso mese del 1901 era stata di dollari 55,248. L'importazione di agrumi italiani è ammontata a dollari 110,011, mentre nello stesso mese del 1901 era ascesa a dollari 86,850.

Il valore dei vini italiani importati nel detto mese è stato di dollari 41,757, mentre nel corrispondente periodo del 1901 era stato di dollari 1080.

L'esportazione dagli Stati Uniti in Italia durante il mese di settembre dell'anno in corso è stata di 2,031,552 dollari, mentre nello stesso mese del 1901 aveva sommato dollari 3,216,743.

Nel mese di agosto sono giunti nei vari porti degli Stati Uniti 9342 emigranti italiani, di fronte a 6833 arrivati nello stesso periodo del 1901.

Un nuovo « trust » ferroviario agli Stati Uniti. — Si ha da New-York che Morgan ha costituito un Sindacato di tutte le ferrovie del Maryland e del Kentucky. Il Sindacato ha un capitale di cinque miliardi di franchi. Si crede che la Commissione di commercio degli Stati americani si opporrà alla costituzione del Sindacato mediante un'azione giudiziaria.

L'ingrandimento del porto di Pietroburgo. — Il Comitato degli ingegneri, che lavora da due anni al piano di ingrandimento del porto di Pietroburgo, ha terminato i suoi lavori. Le conclusioni della relazione del Comitato sono state presentate al principe Chikoff, Ministro delle comunicazioni.

In base a queste conclusioni, il porto di Pietroburgo per divenire un porto moderno e bene appropriato all'ufficio suo esige una ricostruzione completa. Per questi lavori il Comitato dimanda un credito di 22 milioni di rubli (circa 60 milioni di lire).

Questi lavori, oltre che la riparazione dei *quais*, del canale, del molo, comprendono la costruzione di un porto speciale per il carbone, di un altro per le navi di esportazione, l'aumento delle ferrovie conducenti ai *quais*, l'illuminazione elettrica, ecc. Essi esigeranno almeno sette anni di lavoro.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Massa Martana (Perugia) (13 novembre, ore 10). — Appalto dei lavori della strada comunale di Viepri, per L. 10,737.78 Fatali 4 dicembre, ore 12.

R. Prefettura di Ferrara (13 novembre, ore 10.30, unico def.). — Appalto dei lavori di difesa frontale in località Coronella S. Prospero contro al magazzino idraulico omonimo, a sinistra di Reno, Comune di Poggio Renatico. Dep. L. 500 in Tesoreria, Cauz. def. il decimo nella Cassa Depositi e Prestiti. Ultimaz. 60 giorni. Doc. 3 giorni prima dell'asta.

R. Prefettura di Napoli (14 novembre, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori di sistemazione del tratto inferiore al burrone influente della vasca D., in contrada Limata, presso il casale Federico, nella bonifica di Quarto, per L. 7800. Dep. L. 400. Cauz. def. decimo. Ultimaz. lavori 3 mesi. Docum. sino all'8 novembre.

R. Ufficio del Demanio di Roma (14 novembre, ore 10). — Appalto dei lavori occorrenti alla parziale sottofondazione dei muri interni del fabbricato demaniale posto in Roma nella piazza dei Cinquecento in uso della Dogana principale, per L. 22,340, escluse L. 2040 per lavori impreveisti. Consegua lavori 150 giorni. Dep. provv. L. 1000. Dep. spese L. 600.

Municipio di Ventimiglia (Palermo) (15 novembre, ore 12, def.). — Appalto dei lavori di condottura dell'acqua potabile, rimozione e costruzione della fontana e bevaio Calvario, provvisoriemente aggiudicato per L. 12,082. Dep. provv. come da capitolato.

Congregazione di Carità di Viadana (Mantova) (15 novembre, ore 12). — Appalto dei lavori di costruzione di una casa colonica a servizio del fondo del palazzino Battelle nella frazione Salina, rimasta provvisoriamente aggiudicata al signor Bianchi Giuseppe fu Luigi per conto sociale con Barbieri Angelo fu Giuseppe, domiciliato a Viadana, col ribasso dell'11 0[0 su L. 9232.82.

Intendenza di Finanza di Napoli (15 novembre, ore 14, def.). — Appalto dei lavori di riparazione alle coperture della caserma delle guardie di finanza brigata dogana, e ricostruzione del soffitto, della cucina, della sala mensa e dormitorio, provvisoriamente aggiudicato per L. 9671.46, col ribasso cioè del 12.50 0[0.

Municipio di Brescia (15 novembre, ore 13, unico def.). — Appalto dei lavori per la condottura dell'acqua potabile per il sobborgo di Porta Trento, per L. 23,500. Dep. provv. L. 2400. Documenti 13 novembre.

Municipio di Castellammonte (Torino) (15 novembre, ore 12). — Appalto dei lavori per la costruzione della strada alla frazione Filia. provvisoriamente aggiudicato al signor Allamanno Maurizio, domiciliato a Moncaglio, col ribasso del ventesimo su L. 10,389.44.

Municipio di Sori (Genova) (15 novembre, ore 10, unic. def.). — Appalto dei lavori occorrenti per l'ampliamento del cimitero di Sori, per L. 22,291.89. Consegna lavori 12 mesi. Documenti 14 novembre. Cauz. L. 3000. Dep. provv. L. 2100.

Municipio di Bitti (Sassari) (17 novembre, ore 10). — Appalto dei lavori di costruzione della strada comunale di San Giovanni ad Osidda, per L. 40,884.64. Ultimaz. lavori 8 mesi. Dep. provv. L. 1500. Fatali 3 dicembre, ore 12.

Municipio di Roma (21 novembre, ore 11, unico definitivo). — Appalto dei seguenti lavori nel Cimitero comunale al Verano in 2 lotti, e cioè: 1° costruzioni di loculi nel riparto israelitico per lire 9000; 2° costruzioni di loculi nel riparto cattolico per L. 15,000. Documenti 20 novembre. Dep. provv. 1° lotto L. 600; 2° L. 1000. Dep. per spese 1° lotto L. 250; 2° L. 400. Cauz. 1° lotto L. 900; 2° L. 1500.

Amministrazione Provinciale di Parma (27 novembre, ore 14). — Appalto dei lavori per la costruzione del secondo tronco della strada di Serie n. 145 da Borgonovo per Val di Taro a Bedonia e così del tronco dal torrente Zirana alle cave di Carmiglia di m. 3331.60 per L. 186,000. Dep. provv. L. 8300. Documenti 18 novembre. Ultimazione lavori due anni.

Municipio di Cividale (Udine) (29 novembre, ore 10, unico definitivo). — Appalto delle opere e provviste, compresi i tubi in ghisa, occorrenti alla costruzione della condottura dell'acqua potabile dalle sorgenti di Purgessimo (Zucco e Cargnello) a Cividale e manufatti relativi, nonchè delle condotte di distribuzione per Purgessimo, Madriolo, Carraria, Cristo, Rualis e Città di Cividale pure coi relativi manufatti e congegni di regolazione ed attingimento per complessive L. 67,000. Consegna lavori 180 giorni. Dep. provv. L. 3500. Cauzione L. 7000.

Prefettura di Milano (1° dicembre, ore 12, migl. di ventes.). — Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti per la costruzione di un nuovo carcere giudiziario della città di Monza, provv. agg. col ribasso del 25 0[0 su lire 131,660 e cioè per L. 98,745. Dep. provv. L. 5000. Documenti 22 novembre.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Generale Arsenali di Spezia e Napoli (24 novembre, ore 11). — Appalto della fornitura di lame per seghe meccaniche per L. 25,600. Dep. L. 2560. Fatali 15 dicembre, ore 12. Capitolato anche presso il Ministero della Marina, le Direzioni generali Arsenali Venezia e Taranto, gli Uffici della R. Marina di Genova, Terni e Livorno e le principali Camere di Commercio.

Direzione SS. FF. Rete Adriatica di Firenze (25 novembre). — Appalto della fornitura di n. 3 locomotive elettriche per l'esercizio delle linee Valtellinesi.

Direzione Generale Arsenale 1° Dipartimento Marittimo di Spezia, Napoli e Venezia (1° dicembre, ore 11). — Appalto della fornitura di lime e raspe per complessive L. 40,000, da consegnarsi nei RR. Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia e Taranto. Risultati d'asta 5 dicembre, ore 11. Fatali 22 dicembre, ore 12. Deposito provvisorio L. 4000.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Novembre 1	Novembre 8
Azioni Ferrovie Biella	L. 544	544
» » Mediterranee	» 428	427
» » Meridionali	» 648	657.50
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	» 400	400
» » » (2ª »)	» 385	385
» » Secondarie Sarde	» 223	226.50
» » Sicule.	» 652	652
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D* .	» 341	341.75
» » Cuneo 3 0[0	» 360	360
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1[2 °/₀ . .	» 100	100
» » Mediterranee 4 0[0 . .	» 499	499
» » Meridionali.	» 330	331
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 312	312
» » » 2ª emiss. »	314	314
» » Sarde, serie *A*.	» 335	334
» » » serie *B*.	» 335	334
» » » 1879	» 335	334
» » Savona	» 360	360
» » Secondarie Sarde	» 504	506
» » Sicule 40[0 oro.	» 518	518
» » Tirreno	» 518	514
» » Vittorio Emanuele . . .	» 360	360

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1902-1903. — *Dal 21 al 31 Ottobre 1902. — 12ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4760	4760	»	1065	1010	+ 55
Media	4760	4760	»	1050	1010	+ 40
Viaggiatori	1,750,592.98	1,630,783.01	+ 119,809.97	72,461.54	69,697.87	+ 2,763.67
Bagagli e cani	95,163.85	92,419.91	+ 2,743.94	2,260.24	2,205.03	+ 55.21
Merci a G.V. e P.V. acc.	489,042.56	487,247.21	+ 1,795.35	19,604.87	19,073.73	+ 531.14
Merci a P. V.	2,349,760.07	2,340,607.47	+ 9,152.60	87,037.93	85,052.75	+ 1,985.18
TOTALE	4,684,559.46	4,551,057.60	+ 133,501.86	181,364.58	176,029.38	+ 5,335.20
Prodotti dal 1° Luglio al 31 Ottobre 1902.						
Viaggiatori	21,208,620.78	19,941,293.31	+ 1,267,327.47	1,073,006.27	993,114.42	+ 79,891.85
Bagagli e cani	1,003,471.92	944,426.45	+ 59,045.47	33,405.91	31,092.15	+ 2,313.76
Merci a G.V. e P. V. acc.	4,604,717.16	4,558,733.48	+ 45,983.68	176,630.42	173,415.81	+ 3,214.61
Merci a P. V.	24,918,476.31	24,613,187.59	+ 305,288.72	965,183.58	951,020.39	+ 14,163.14
TOTALE	51,735,286.17	50,057,640.83	+ 1,677,645.34	2,248,226.13	2,148,642.77	+ 99,583.36
Prodotto per chilometro.						
della decade	984.15	956.10	+ 28.05	170.30	174.29	— 3.99
riassuntivo	10,868.76	10,516.31	+ 352.45	2,141.17	2,127.37	+ 13.80

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1902-903. — *11ª Decade — Dall'11 al 20 Ottobre 1902*

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
RETE PRINCIPALE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1902	91,605.00	1,606.00	16,603.00	148,385.00	469.00	258,668.00	618.00	419.00
1901	99,759.00	2,155.00	15,934.00	170,144.00	546.00	288,538.00	618.00	467.00
Differenze nel 1902	+ 8,154.00	+ 549.00	+ 669.00	+ 21,759.00	+ 77.00	+ 29,870.00	»	+ 48.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 OTTOBRE 1902.								
1902-903	1,209,020.00	26,444.00	194,533.00	1,684,113.00	19,569.00	3,133,679.00	618.00	5,071.00
1901-902	1,121,898.00	24,267.00	189,368.00	1,701,600.00	16,653.00	3,053,786.00	618.00	4,941.00
Differenze nel 1902-903	+ 87,122.00	+ 2,177.00	+ 5,165.00	+ 17,487.00	+ 2,916.00	+ 79,893.00	»	+ 130.00
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1902	33,883.00	408.00	9,221.00	27,774.00	117.00	71,403.00	482.00	148.00
1901	38,839.00	843.00	8,901.00	31,635.00	146.00	80,364.00	482.00	167.00
Differenze nel 1902	+ 4,956.00	— 435.00	— 320.00	+ 3,861.00	+ 29.00	+ 8,961.00	»	+ 19.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 OTTOBRE 1902.								
1902-903	424,793.00	8,016.00	59,334.00	285,877.00	2,703.00	780,723.00	482.00	1,620.00
1901-902	400,692.00	8,090.00	56,235.00	239,451.00	2,159.00	706,627.00	482.00	1,466.00
Differenze nel 1902-903	+ 24,101.00	+ 74.00	+ 3,099.00	+ 46,426.00	+ 544.00	+ 74,096.00	»	+ 154.00
STRETTO DI MESSINA								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1902	1,887.00	116.00	926.00	3,153.00	»	6,082.00	23.00	264.00
1901	3,460.00	132.00	776.00	2,262.00	»	6,630.00	23.00	288.00
Differenze nel 1902	+ 1,573.00	— 16.00	+ 150.00	+ 891.00	»	+ 548.00	»	+ 24.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 OTTOBRE 1902.								
1902-903	49,745.00	1,458.00	6,325.00	24.508.00	31,00	82,067.00	23.00	3,568.00
1901-902	42,080.00	1,465.00	5,359.00	17,710.00	31,00	66,645.00	23.00	2,897.00
Differenze nel 1902-903	+ 7,665.00	+ 7.00	+ 966.00	+ 6,798.00	»	+ 15,422.00	»	+ 671.00

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima con sede in Milano. — Capitale sociale L. 180 milioni interamente versato (Ammortizzate per L. 448,500)

Avviso di convocazione dell'Assemblea Generale ordinaria.

A tenore dell'art. 22 dello Statuto Sociale, l'Assemblea generale ordinaria della Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo è convocata per il giorno 25 novembre p. v., alle ore 13, nei locali della Sede Sociale in Milano, corso Magenta, 24, onde deliberare sul seguente

ORDINE DEL GIORNO:

1. *Relazione del Consiglio d'Amministrazione;*
2. *Relazione dei Sindaci;*
3. *Presentazione del bilancio 1901-902 e relative deliberazioni;*
4. *Deliberazioni circa l'art. 6 del Contratto d'esercizio;*
5. *Nomina di Amministratori e dei Sindaci.*

Qualora l'Assemblea del 25 novembre non potesse validamente deliberare, resta riconvocata per il giorno 26 successivo all'ora suindicata. — Il deposito delle azioni dovrà essere fatto non più tardi del 17 novembre p. v. presso le Casse, Banche e Ditte sottoindicate.

Avvertenza. — Per deliberare sugli oggetti di cui ai n. 3 e 5 occorre nell'Assemblea di prima convocazione la presenza di almeno quaranta azionisti che rappresentino il quinto del capitale sociale. — Nell'Assemblea di seconda convocazione si potrà deliberare sugli oggetti stessi qualunque sia la parte di capitale rappresentata dagli azionisti intervenuti e qualunque sia il loro numero. — Per deliberare sull'oggetto di cui al n. 4 è necessaria nell'Assemblea di prima convocazione la presenza di almeno quaranta azionisti che rappresentino il terzo del capitale sociale ed una maggioranza di voti che rappresentino almeno un quinto del capitale stesso. — Nell'Assemblea di seconda convocazione però si potrà deliberare sull'oggetto stesso quando sia rappresentato almeno il quinto del capitale e siano favorevoli i due terzi dei voti.

Milano, 18 ottobre 1902. **IL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE.**

Milano: Cassa Sociale - Banca Comm. Italiana - Roesti e C. successori Giulio Bellinzaghi. — **Bergamo:** Banca Comm. Italiana. — **Napoli:** Cassa Sociale - Banca Comm. Italiana. — **Roma:** Banca d'Italia - Banca Comm. Italiana. — **Torino:** Banca Comm. Italiana. — **Genova:** Banca Comm. Italiana. — **Savona:** Banca Comm. Italiana. — **Venezia:** Banca Comm. Italiana - Banca Veneta di Depositi e Conti Correnti. — **Padova:** Banca Comm. Italiana. — **Livorno:** Banca Comm. Italiana. — **Pisa:** Banca Comm. Italiana. — **Firenze:** Banca Comm. Italiana - M. Bondi e Figli. — **Palermo:** Cassa delle Ferrovie Sicule. — **Messina:** Banca Comm. Italiana. — **Berlino:** Disconto Gesellschaft. — **Colonia:** Sal. Oppenheim J. e C. — **Francoforte** s/m: Filiale der Bank für Handel und Industrie. — **Monaco:** Merck Finck e C. — **Basilea:** Bankverein Suisse - De Speyr e C. — **Zurigo:** Société de Crédit Suisse. — **Ginevra:** Union Financière de Genève. — **Parigi:** Société Générale pour favoriser, etc. (Rue de Provence 54-56). — **Londra:** C. I. Hambro e Son. — **Vienna:** Société I. e R. priv. Autrichienne de Crédit pour le Commerce et l'Industrie. — **Trieste:** Filiale dell'I. e R. priv. Stabilimento di Credito per Commercio e Industria.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima. — Sede in Roma. — Capitale L. 20,000,000, ammortizzato per L. 46,500

Convocazione dell'Assemblea Generale.

In seguito a deliberazione del Consiglio d'Amministrazione, l'Assemblea generale è convocata per il giorno di sabato 29 novembre corrente, alle ore 14, presso la Sede Sociale in Roma, piazza Grazioli, n. 5 (palazzo Doria), per deliberare sulle materie di cui nel seguente

ORDINE DEL GIORNO:

1. *Relazioni del Consiglio d'Amministrazione e dei Sindaci — Approvazione del bilancio al 30 giugno 1902 e della ripartizione degli utili;*
2. *Nomina di Consiglieri d'Amministrazione;*
3. *Nomina dei Sindaci effettivi e supplenti;*
4. *Modificazioni agli articoli 30 e 58 dello Statuto sociale.*

Gli Azionisti possessori di Azioni al portatore, per intervenire all'Assemblea generale, debbono depositarle otto giorni prima della riunione, e cioè non più tardi del 21 novembre, in una delle Casse seguenti:

Roma: presso la Sede Sociale, piazza Grazioli, n. 5, o la Banca d'Italia. — **Palermo:** presso la Direzione Generale della Società o la Banca d'Italia. — **Bologna, Catania, Genova, Livorno, Porto Maurizio** e **Venezia:** presso gli Stabilimenti della Banca d'Italia. — **Milano:** presso la Banca d'Italia o la Banca Commerciale Italiana. — **Messina:** presso la Banca d'Italia o la Banca di Messina. — **Napoli:** presso la Cassa delle Ferrovie Mediterranee. — **Firenze:** presso la Cassa delle Ferrovie Meridionali. — **Torino:** presso il sig. L. Marsaglia. — **Trieste:** presso la Filiale dello Stabilimento Austriaco di Credito. — **Berlino:** presso la Berliner Handels Gesellschaft. — **Francoforte** s/m: presso i signori d'Erlanger e figli. **Basilea:** presso la Basler Handelsbank. — **Londra:** presso i signori P. P. Rodocanachi e C. — **Parigi, Marsiglia** e **Ginevra:** presso il Crédit Lyonnais.

Si avvertono gli Azionisti che per deliberare sull'oggetto n. 4 occorre la presenza di almeno 40 Azionisti che rappresentino un terzo del Capitale Sociale ed una maggioranza di voti che rappresentino almeno il quinto del capitale stesso.

Roma, 4 novembre 1902.

IL DIRETTORE GENERALE
R. BIANCHI.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (2) 1a classe	Londra (2) 2a classe	Parigi (3) 1a classe	Parigi (3) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Londra (4) validità	Parigi (5) 1a classe	Parigi (5) 2a classe	Parigi (5) validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne)	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI		1a e 2a classe		1a,2a,3a classe	1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a, 2a e 3a classe		Treno lusso PENINSULAR EXPRESS part. da Londra il venerdì
					(*)		(***)		(1)
Londres Ch.-Cross	Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria	—	—			11 — a.		—		—
Douvres	—	11 05 a.			1 — p.		11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.)	Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet)	Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
		(F) W.R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese)	Par.	1 15 p.	1 30 p.		3 — p.		1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet)	Par.		1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries	Arr.						2 29 a.		
	Par.						2 31 a.		
Folkestone	Par.			11 50 a.		4 10 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime (o. E. oc.)	Arr.			1 30 p.		5 50 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime (ora fr.)	Arr.			1 34 p.		5 54 p.			
						(F) W.R.			
	Par.			2 10 p.		6 17 p.			
Boulogne (Buffet) Central	Arr.		2 12 p.	2 15 p.		6 22 p.			
	Par.		2 25 p.			6 25 p.			
Amiens (Buffet)	Arr.		4 12 p.		5 16 p.	—	4 04 a.		3 — a.
	Par.		4 17 p.		5 21 p.	—	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel)	Arr.	4 45 p.	6 05 p.		6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		
	Par.	—	6 33 p.		7 58 p.	9 21 p.	7 03 a.		Per la grande cintura
Paris-PLM (Buff.)	Arr.	—	7 16 p.		8 42 p.	10 01 p.	7 43 a.		
		1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)		1a 2a cl.	1a 2a cl.	(M)	(N)	
	Par.	7 10 p.	8 50 p.	9 35 p.	10 20 p.	10 30 p.	9 20 a.	2 — p.	
Dijon	Arr.	12 18 p.	1 31 a.	2 16 a.	2 48 a.	3 40 a.	2 17 p.	7 08 p.	9 35 a.
Evian	—	1 14 p.	8 27 a.	—	—	1 14 p.	10 48 p.	—	—
Genève	—	10 45 a.	—	7 51 a.	—	11 16 a.	7 33 p.	—	—
Chamonix	—	6 21 p.	10 49 a.	—	—	6 21 p.	—	—	—
Aix-les-Bains	—	9 05 a.	6 12 a.	—	7 01 a.	10 19 a.	7 01 p.	12 23 a.	1 46 p.
Chambéry	—	9 37 a.	6 41 a.	—	7 25 a.	10 55 a.	7 35 p.	12 47 a.	2 06 p.
Modane	—	1 46 p.	—	—	10 02 a.	8 04 p.	—	3 34 a.	4 51 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2).	Arr.	18 55	—	—	14 22	4 55	—	8 20 a.	21 16
Torino	Par.	20 —	—	—	14 50	6 45	—	8 45	Sleeping-cars con Dining-car
Novara	Arr.	21 56	—	—	16 47	9 14	—	10 55	
Milano	Arr.	23 05	—	—	17 45	10 15	—	12 6	
Venezia	Arr.	—	—	—	23 30	—	—	18 45	
Torino	Par.	20 05	—	—	15 —	5 25	—	8 40	
Genova	Arr.	23 20	—	—	18 25	8 45	—	12 —	
San-Remo	—	5 45	—	—	23 33	—	—	16 44	
Pisa	—	3 20	—	—	23 25	12 35	—	17 —	
Firenze	—	7 15	—	—	1 20	17 28	—	19 15	
Livorno	—	5 36	—	—	0 7	15 5	—	18 —	
Roma	—	10 10	—	—	7 —	19 15	—	23 43	
Napoli	—	18 35	—	—	13 36	0 35	—	7 —	
Brindisi	—	—	—	—	8 16	—	—	18 7	
Torino	Par.	20 05	—	—	—	—	—	8 40	21 30
Alessandria	Arr.	21 32	—	—	—	—	—	10 13	22 59
Bologna	—	2 31	—	—	—	—	—	14 50	3 01
Ancona	—	7 13	—	—	—	—	—	23 —	6 40
Brindisi	—	21 48	—	—	—	—	—	10 59	17 20
Firenze	—	6 34	—	—	—	—	—	18 3	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma	—	13 10	—	—	—	—	—	23 25	
Napoli	Arr.	18 35	—	—	—	—	—	7 —	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI		1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2)	Par.	8 50	—	—	15 5	Lusso	—	—
Roma	—	14 30	—	—	23 10	—	—	—
Firenze	—	21 10	—	—	6 10	—	—	—
Brindisi	—	7 —	—	—	17 33	—	—	—
Ancona	—	20 25	—	—	5 35	—	—	—
Bologna	—	1 35	—	—	10 30	—	10 30	—
Alessandria	—	7 15	—	14 20	17 10	—	21 55	—
Torino	Arr.	9 2	—	16 05	19 10	—	23 35	—
Brindisi	Par.	—	—	18 35	—	—	9 42	—
Napoli	—	8 50	—	15 50	—	—	23 15	—
Roma	—	14 50	—	21 —	—	14 20	8 15	—
Livorno	—	21 6	—	2 —	8 30	19 25	13 15	—
Firenze	—	19 35	—	21 5	7 15	17 30	12 10	—
Pisa	—	22 15	—	3 5	9 8	20 45	15 —	—
San Remo	—	18 32	—	1 45	8 9	—	14 15	—
Genova	—	3 5	—	7 5	14 55	0 35	20 —	—
Torino	Arr.	7 —	—	10 25	19 10	4 50	23 35	—
Venezia	Par.	—	—	—	8 45	—	14 —	—
Milano	Par.	—	—	7 5	16 —	—	20 15	—
Novara	—	—	—	8 7	17 1	—	21 15	—
Torino	Arr.	—	—	10 20	19 5	—	23 10	—
		(D)						
Torino	Par.	7 45	—	13 30	19 30	—	—	24 —
Modane (ora franc.)	—	11 40 a.	—	5 45 p.	10 22 p.	—	—	3 20 a.
Chambéry	—	3 8 p.	—	9 15 p.	12 36 a.	—	6 46 a.	5 57 a.
Aix-les-Bains	—	3 43 p.	—	9 47 p.	12 59 a.	—	7 18 a.	6 20 a.
Chamonix	—	7 40 a.	—	4 20 p.	—	—	—	—
Evian	—	12 37 p.	—	7 22 p.	—	—	4 3 a.	—
Genève	—	1 50 p.	—	7 35 p.	9 28 p.	—	5 55 a.	3 27 a.
		1a cl.						
Dijon	—	11 37 p.	—	2 39 a.	5 22 a.	—	1 25 p.	11 33 p.
Paris-PLM (Buff.)	Arr.	5 — a.	—	7 23 a.	9 41 a.	—	6 21 p.	5 15 p.
	Par.	7 11 a.		—	10 19 a.	—	6 50 p.	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel)	Arr.	7 52 a.		—	11 4 a.	—	7 42 p.	
		1a,2a,3a	1a 2a cl.	(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl. W.R.(A)		*Pranso* 1a 2a 3a (**)	
	Par.	8 15 a.	—	9 45 a.	11 35 a.	—	9 — p.	
Amiens (Buffet)	Arr.	9 52 a.	—		1 — p.	—	10 46 p.	
	Par.	9 57 a.	—		1 4 p.	—	10 51 p.	
Boulogne (Buffet) Central	Arr.	11 28 a.	—			—		
	Par.	11 30 a.	11 40 a.			—		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr.	Arr.	11 35 a.	—			—		
	Par.	11 50 a.	—			—		
Boulogne Maritime ora E. oc.	Par.	11 46 a.	—			—		
Folkestone	Par.	2 — p.	—			—		
Boulogne-Tintelleries	Arr.		11 44 a.			—	12 31 a.	
	Par.		11 46 a.			—	12 33 a.	
Calais-Ville (Buffet)	Arr.		12 27 p.		2 55 p.	—	1 12 a.	
Calais Maritime (ora francese)	Arr.		1 5 p.	1 5 p.	3 01 p.	—	1 21 a.	
Calais Maritime (Buffet)	Par.		1 20 p.		3 19 p.	—	1 39 a.	
Calais Maritime ora Eur. occ.	Par.		1 16 p.		3 15 p.	—	1 35 a.	
Douvres	—		3 5 p.		5 15 p.	—	3 40 a.	
Londres Victoria	Arr.		—		7 — p.	—	—	
Londres Ch.-Cross	Arr.	3 45 p.	4 55 p.		—	—	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — *Vetture dirette da Boulogne verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Boulogne a Milano e Venezia col treno che parte da Boulogne alle 6.17 p. e da Parigi-Lione alle 10.20 ant. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Calais col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 11.35 ant. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino.

TORINO, 1902 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 33.

ANNO XXXV. Sabato, 15 Novembre 1902 NUM. 46.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

LE STAZIONI FERROVIARIE DI MILANO

La Commissione delegata a studiare e proporre i provvedimenti necessari per la sistemazione del servizio ferroviario di Milano, in modo da soddisfare almeno per un ventennio ai bisogni del traffico, ha ultimato il suo lavoro; il presidente, senatore avv. Luigi Rossi, ha letto, ed è stata approvata, la relazione, della quale ci riserviamo riferire estesi dettagli, limitandosi oggi ai seguenti brevi cenni.

In essa sono esaminati gli elementi di traffico delle stazioni e degli scali ferroviari di Milano, e studiate le previsioni del traffico futuro; — e esaminata la potenzialità degli attuali impianti, e determinati gli aumenti necessari per fronteggiare i futuri bisogni: sono studiate le varie soluzioni e i progetti stati indicati per la sistemazione definitiva del servizio ferroviario — infine sono indicati il progetto più rispondente ai bisogni fino al 1920, e i provvedimenti da adottarsi per assicurare fin d'ora il regolare svolgimento dei servizi, in attesa della sistemazione definitiva.

Quanto al progetto prescelto, la relazione riferisce nei termini seguenti:

Con esso si provvederebbe al servizio viaggiatori, bagagli e merci G. V. e P. V. accelerata mediante una nuova grandiosa stazione, razionalmente allacciata alle linee attuali, che dovrebbe sorgere a nord dell'attuale Centrale ed in sostituzione alla stessa.

La nuova stazione, disposta col suo asse longitudinale nella direzione radiale della città per rispetto al suo centro principale, non sarebbe d'ostacolo alla continuità delle comunicazioni col centro ed allo sviluppo edilizio; mentre l'attuale stazione ed il tratto di linea che si estende fra essa ed il bivio Acquabella, dovendo abbandonarsi con cessione delle relative sedi per la costruzione di strade e di case, permetterebbe di stabilire attraverso le sedi medesime delle numerose comunicazioni dirette fra la parte sud e la parte nord dell'abitato.

Pel servizio merci P. V., in aumento agli attuali impianti, si provvederebbe colla costruzione di una nuova stazione a P. Vittoria, allacciata direttamente alla stazione di smistamento, che sorgerebbe nella località fra il Bivio Acquabella e la stazione di Rogoredo.

Questa, costruita in proporzioni modeste, servirebbe per lo smistamento dei treni che giungono dalle linee che vi farebbero capo direttamente, mentre l'attuale stazione di P. Sempione limiterebbe il suo lavoro allo smistamento dei treni provenienti dalle altre linee.

E siccome attorno alla nuova stazione di smistamento si addosserebbero tosto abitati e stabilimenti industriali, sicchè gli espropri in futuro verrebbero a costare immensamente, così si sarebbe divisato di proporre che, nell'eseguire lo esproprio per la nuova stazione lo si estenda all'area occorrente per rendere possibile l'attuazione della suesposta variante.

La Commissione, nella sua seduta del 23 ottobre, alla quale parteciparono tutti i delegati, convenendo sulla preferenza da darsi al suddescritto progetto, ne proponeva l'adozione di massima, salvo lo studio di quelle riduzioni e modificazioni di impianti che già furono messe in studio, per non eccedere ai bisogni previsti fino al 1920, e per lasciare impregiudicata la questione relativa all'ordinamento ferroviario nel 1905.

L'entità della spesa occorrente per la sistemazione completa dei servizi, l'importanza di questi ed il non breve tempo che sarebbe occorso per eseguire i lavori, hanno lasciato nella Commissione e specialmente nel delegato della Rete Mediterranea la preoccupazione per le critiche condizioni in cui i servizi ferroviari di Milano sarebbero rimasti, per i guai seri che ne sarebbero derivati, se nulla intanto si fosse fatto per assicurare al servizio uno svolgimento tollerabile.

Egli è perciò che la Commissione convenne anche nella necessità di indicare i bisogni fino al 1905 e provvedere intanto per essi, procurando di evitare, per quanto era possibile, l'esecuzione di quelle opere, che, non essendo in armonia colla soluzione definitiva, avrebbero costituito una spesa a vuoto.

Cosicchè parte del lavoro della Commissione ebbe per iscopo di esaminare, discutere e pronunziarsi sui progetti presentati dai delegati socialisti, onde risolvere le difficoltà del momento, e conseguire una sistemazione che permettesse di raggiungere almeno il 1905.

GLI IMPIANTI E L'ESERCIZIO DEL PORTO DI GENOVA

Dall'egregio ing. cav. Edilio Ehrenfreund abbiamo ricevuto copia della Relazione, da lui compilata per incarico del Circolo Ferroviario di Genova, sugli impianti e l'esercizio di quel Porto, pubblicata in questi giorni coi tipi della Tipo-Litografia del Genio Civile.

L'elaborata Relazione, dopo aver descritto le condizioni del Porto nel 1876, riferisce cronologicamente le vicende della questione importantissima, descrive gli impianti successivamente migliorati, le linee di allacciamento, il funzionamento amministrativo, l'organizzazione degli operai, e fa un cenno statistico particolareggiato del movimento marittimo e commerciale.

Lo spazio non ci consente di addentrarci in questo studio retrospettivo diligentissimo. Dobbiamo quindi limitarci all'ultima parte, riportando, cioè, gli *Studi e proposte*, attualmente in corso, per mettere il Porto di Genova nelle condizioni di rispondere completamente ai bisogni del suo sempre crescente traffico.

Futuro ampliamento del Porto. — I lavori che si stanno eseguendo nel Porto, o che saranno in breve iniziati, non basteranno ancora a soddisfare le necessità del traffico se, come è ragionevole di prevedere, questo continuerà ad aumentare con la rapida progressione degli anni scorsi.

Allo scopo di provvedere all'avvenire, il Governo, nel luglio del 1900, diede incarico all'Ingegnere-capo del Genio civile, signor Ignazio Inglese, di studiare un piano d'ingrandimento tale da rendere il Porto atto a soddisfare fra un ventennio ad un movimento annuale di otto milioni di tonnellate. In adempimento del mandato, l'ing. Inglese presentò al Ministero un progetto di massima in data 31 luglio 1901, che riportò l'unanime assentimento delle autorità locali e dei competenti Corpi consultivi dello Stato.

Il progetto comprende:

1° La costruzione di un nuovo bacino racchiuso dal Capo di Faro, dal Molo Nuovo, dal primo braccio del Molo Galliera e da un nuovo Molo da costruire sul prolungamento del secondo braccio del Molo Galliera. Questo nuovo bacino racchiuderebbe uno specchio d'acqua di 39 ettari con fondali non inferiori a m. 12, avrebbe due bocche di entrata, larghe ciascuna m. 100, una a levante, l'altra a ponente, ed offrirebbe alle operazioni commerciali nuove calate dello sviluppo complessivo di m. 1350, bene adatte, per disposizione e per larghezza, a convenienti impianti ferroviari.

2° L'allargamento della sponda sud del Molo Vecchio, con la formazione della relativa calata e la costruzione di un nuovo sporgente sotto le mura della Malapaga. Con queste opere si fornirebbero al commercio nuove sponde d'approdo e nuove aree di deposito, e si formerebbe sul Molo Vecchio una vasta zona, la quale potrebbe essere utilizzata per l'impianto di una nuova stazione ferroviaria marittima, in sostituzione dell'attuale stazione di Piazza Caricamento, che per la sua ristrettezza, è divenuta ormai assolutamente insufficiente al bisogno.

Con ciò verrebbero anche di molto migliorate le condizioni di esercizio sulla ferrovia di cintura del Porto.

3° Il completamento della calata alla Chiappella ed una lieve variazione all'andamento planimetrico della calata al Passo Nuovo, richiesta dalle esigenze di un razionale arredamento ferroviario.

4° Il prolungamento del Molo Galliera per la lunghezza di m. 200, allo scopo di migliorare le condizioni di tranquillità delle acque interne del Porto. E qualora, dopo tale prolungamento, si riconoscesse ancora la necessità di una maggiore tranquillità interna, sarebbe costrutta una nuova diga di difesa da scirocco, già contemplata nel progetto.

Con l'esecuzione di queste opere, per le quali è prevista la durata di cinque anni e la spesa di 45 milioni, il Porto potrà far fronte indubbiamente ad un movimento annuo di 10 milioni di tonnellate (1).

Problema ferroviario. — In tutti i grandi porti commerciali, nei quali il traffico è essenzialmente di transito dal mare alla ferrovia e viceversa, la risoluzione del problema ferroviario ha importanza preponderante, poichè è dalla ferrovia che dipende l'utilizzazione intensiva dello spazio e la possibilità di ottenere il rapido inoltro a destino delle merci sbarcate nel Porto.

In queste condizioni si trova appunto il Porto di Genova, nel quale il 70 0/0 della merce che si sbarca ed imbarca parte ed arriva per ferrovia.

Gli esempi dei porti di Anversa e di Mannheim, i quali, per la condizione del loro traffico, sono fra quelli dell'Europa continentale che offrono maggiore opportunità di raffronto col Porto di Genova, possono servire di ammaestramento.

In questi porti, già dotati di impianti ferroviari vastissimi, si vanno facendo continuamente nuove opere ferroviarie, affinchè queste, più che corrispondere alle necessità del traffico presente, offrano un largo margine di elasticità anche in previsione di aumenti del traffico in un avvenire più o meno prossimo. Ogni lavoro, ogni impianto, ogni servizio vi è subordinato alle esigenze del servizio ferroviario, poichè tutto deve logicamente concorrere a facilitare ed agevolare il movimento della ferrovia. Nel porto di Mannheim, di cui il Governo granducale ha la proprietà e la gestione, è financo affidata alla Amministrazione ferroviaria la dirigenza dei servizi principali del porto, la concessione e l'esercizio dei meccanismi di trasbordo e dei depositi.

Il Porto di Genova è indubbiamente fra quelli nei quali la risoluzione del problema ferroviario presenta le maggiori difficoltà.

La regione montuosa che circonda il Porto non offre condizioni adatte all'impianto di grandi parchi ferroviari, e nel Porto difettano gli spazi necessari ad un conveniente arredamento ferroviario.

I carri che arrivano al Porto carichi di merci sono poco più del quinto di quelli che ne partono, donde la necessità di far affluire giornalmente a Genova una grande quantità di carri vuoti: circostanza questa che, oltre a presentare non lievi difficoltà di esercizio, per la necessità di concentrare *artificialmente* a Genova una grande quantità di materiale rotabile, che *naturalmente* non vi sarebbe diretta, rappresenta, anche dal punto di vista dell'industria dei trasporti, una condizione di cose assolutamente svantaggiosa.

Il traffico che proviene dal Porto tende per la massima parte verso una stessa direzione, nella quale s'incontrano condizioni altimetriche tali da rendere l'esercizio ferroviario assai difficile e costoso.

E mentre nel Porto di Genova, per la dolcezza del clima, si lavora senza interruzione in tutte le stagioni dell'anno, nella regione settentrionale, alla quale è diretta la maggior parte del suo traffico, si hanno periodi non brevi di geli, nebbie e nevi, nei quali il movimento ferroviario nelle stazioni è reso estremamente lento e difficile.

Tutte queste circostanze debbono essere tenute presenti da chi voglia studiare il complesso problema ferroviario che interessa il Porto di Genova.

E gli studi per la risoluzione del problema debbono essere rivolti non soltanto all'àmbito del Porto ed alle linee che direttamente vi si allacciano, ma a tutto il complesso di stazioni e di linee alle quali è principalmente diretto il suo traffico.

Per quanto riguarda il Porto, il progetto dell'ing. Inglese provvede, anche per la sistemazione ferroviaria, in

(1) V. « Progetto di massima per l'ampliamento e la sistemazione del Porto di Genova » dell'Ufficio del Genio civile di Genova. — Roma, Tip. L. Cecchini, 1901.

modo convenientissimo e tale da dare affidamento di riuscire sufficiente ai bisogni anche di un lontano avvenire.

Per le linee di allacciamento immediato al Porto sono allo studio, e potranno essere attuati in breve tempo, vari provvedimenti, dei quali i più importanti sono quelli diretti ad ampliare le stazioni delle linee dei Giovi e del tronco Ronco-Novi, ed il parco ferroviario di San Bovo, affine di assicurare a questi impianti una maggiore elasticità.

Con tali provvedimenti si potrà sopperire ai bisogni del Porto per l'avvenire più prossimo; ma, come si è già rilevato nel corso della presente Relazione, la potenzialità del tronco Ronco-Novi, che limita la potenzialità in ascesa delle linee dei Giovi, non potrà essere aumentata di molto oltre quella che occorre per sopperire alle esigenze del traffico attuale; cosicchè, in previsione dei futuri aumenti del traffico, sarà pur saggio consiglio di provvedere fin d'ora ad una nuova comunicazione fra Genova e Novi, comunicazione che parrebbe logico di diramare dal parco ferroviario di Rivarolo, attualmente in costruzione.

In quanto poi alle stazioni ferroviarie, alle quali affluisce per la massima parte il traffico portuale, e segnatamente le stazioni di Milano, Alessandria, Torino e quelle delle linee che si diramano da questi maggiori centri, certo è che esse dispongono di impianti appena sufficienti a sopperire alle necessità del momento, quando tutto il servizio si svolga in condizioni normali.

Basta un aumento, anche lieve, nell'intensità dei trasporti fra le stazioni interne della rete, od una qualunque circostanza che limiti momentaneamente il lavoro nei parchi ferroviari delle stazioni sopra indicate, perchè si producano immediatamente dei rigurgiti nella corrente dei carri carichi provenienti dal Porto, e quindi un momentaneo rallentamento nella circolazione del materiale rotabile ed un ritardo nel ritorno dei carri vuoti al Porto.

La maggior parte delle deficienze di carri disponibili per il carico, che si verificarono negli anni scorsi al Porto di Genova, furono precisamente occasionate dalle circostanze predette.

È perciò che il Governo ha disposto che siano studiati e concretati i provvedimenti più opportuni per migliorare ed ampliare gli impianti ferroviari di Milano, di Alessandria e di Torino, e quelli delle stazioni delle linee affluenti a questi maggiori centri; di tali provvedimenti alcuni saranno eseguiti in breve tempo, altri, di maggior mole, potranno essere attuati gradualmente nel prossimo avvenire, in modo che tutte le parti del complesso sistema ferroviario, che interessa il Porto di Genova, vengano a trovarsi in conveniente grado di armonia fra loro, e gli impianti abbiano quella elasticità che è necessaria per assicurare al movimento ferroviario uno svolgimento regolare e continuo.

Disegno di legge per l'autonomia del Porto. — La Commissione del 1893, incaricata di studiare e proporre le opere necessarie per rimediare alle insufficienze del Porto, aveva proposto di costituire un'amministrazione autonoma, con carattere di ente giuridico, alla quale avrebbe dovuto essere affidata l'esecuzione delle opere portuali.

Per la creazione di tale ente autonomo, in seguito anche al parere del Consiglio di Stato, fu redatto un disegno di legge, che i Ministri Perazzi e Colombo, allora preposti ai Dicasteri dei Lavori Pubblici e del Tesoro, presentarono alla Camera dei Deputati nella tornata del 29 maggio 1896.

Le vicende politiche non consentirono che questo disegno di legge pervenisse alla discussione del Parlamento.

Nel dicembre del 1898 la questione fu risollevata per iniziativa dell'on. Imperiale, ed allora il Ministro dei Lavori Pubblici, con Decreto 8 febbraio 1899, nominò una speciale Commissione, della quale affidò la Presidenza al senatore Boccardo, col mandato di trovare una forma di istituto atto a provvedere per propria iniziativa, e con responsabilità propria, a *tutte* le necessità del servizio del Porto, ma sottoposto all'alta sorveglianza ed al controllo amministrativo dello Stato.

In adempimento del mandato la Commissione rassegnò (15 luglio 1889) al Ministero uno schema di disegno di legge per la costituzione di un consorzio autonomo, al quale dovevano essere affidate non soltanto le attribuzioni relative all'esecuzione ed al mantenimento delle opere portuali, ma anche quelle riguardanti il disimpegno dei diversi servizi d'indole economica e commerciale che si svolgono nel Porto.

Per disimpegnare le attribuzioni e per sostenere gli oneri deferitigli, il consorzio doveva disporre di diversi proventi, e principalmente di quello di una tassa speciale da applicare sui due fattori del traffico, viaggiatori e merci.

Questo progetto fu sottoposto all'esame di una Commissione di rappresentanti del Municipio e della Camera di Commercio di Genova, la quale, accogliendo in massima il concetto della costituzione del consorzio autonomo, propose alcune varianti allo schema di disegno di legge studiato dalla Commissione ministeriale.

Avute poi da altre parti osservazioni e memorie critiche, il Governo ha predisposto un nuovo disegno di legge non molto dissimile da quello formulato dalla Commissione Boccardo, e che oggi si trova dinanzi al Parlamento, al quale è stato sottoposto nella seduta del 21 aprile u. s.

Genova, maggio 1902.

Ing. EDILIO EHRENFREUND.

STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1901-1902

RELAZIONE DEI SINDACI.

Il 25 corrente, come abbiamo annunciato, si terrà a Milano l'assemblea generale ordinaria degli azionisti per approvare le risultanze dell'esercizio 1901-1902.

I Sindaci hanno frattanto presentata la loro Relazione che qui pubblichiamo:

SIGNORI AZIONISTI,

Quando l'anno scorso vi riferimmo sui risultati dell'esercizio 1900-901 ci sembrò giusto di rilevare, colla dimostrazione delle cifre, per quali motivi non era quasi più sperabile di vedere accompagnato il continuo incremento del traffico da un corrispondente aumento degli utili netti provenienti dal puro esercizio delle linee affidate alla vostra Società. Malgrado queste nostre previsioni così poco ottimiste, non avremmo però creduto di essere chiamati a sottoporvi un anno dopo delle cifre anche meno soddisfacenti. Davanti ad un reddito del solo 3 0|0 sui capitali investiti nella vostra azienda, era doveroso per noi di ritornare un'altra volta colla maggiore attenzione sulle cause alle quali un tale andamento va attribuito. Ma le nostre investigazioni e lo studio del modo in cui si svolgono i diversi servizi, hanno potuto confermarci soltanto nella convinzione già espressavi, che cioè le condizioni fatte alla Società dai suoi rapporti col suo contraente, cioè collo Stato, non soltanto non le permettono di ritrarre un legittimo frutto dal proprio lavoro, ma la conducono ad innumerevoli sacrifici per il servizio che deve esplicarsi in modo così difficile ed anormale e che implica l'estensione del servizio notturno e manovre eccezionali, industrialmente assurde e costose. Abbiamo assistito al continuo aggravarsi di tale situazione anormale e l'anno chiuso col 30 giugno p. p. segna pur troppo un rincrudimento considerevole di questa lotta contro difficoltà insormontabili. Il vostro Consiglio ve ne esporrà i dettagli e voi stessi potrete giudicare allora degli sforzi grandissimi che occorrono continuamente da parte dell'Amministrazione per mantenere la continuità e la sicurezza del servizio. Il nostro cómpito deve limitarsi a comunicarvi i dati più importanti dell'esercizio testè

chiuso, dati la cui perfetta regolarità fu da noi riscontrata mediante accurate ispezioni alla contabilità ed agli altri uffici.

Rileveremo anzitutto che la compartecipazione della Società ai prodotti fu nel 1901-902 la seguente:

1) Compartecipazione sociale ai prodotti lordi della Rete principale, L. 90,435,250.01; 2) corrispettivi per l'esercizio della Rete secondaria, 6,828,830.14; 3) introiti a rimborso di spesa delle dette Reti, 3,945,917.15; 4) Prodotti e corrispettivi delle linee in esercizio speciale, lire 2,041,468.95; totale L. 103,251,466.25.

Per contro le spese di esercizio salirono a 111,051,027.62 da cui bisogna però diffalcare: *a*) il contributo della R. A. nella spesa d'esercizio dei tronchi e delle stazioni comuni L. 2,465,087.03; *b*) le spese generali a carico dei fondi speciali e delle provviste di nuovo materiale rotabile lire 943,786.08.

La pura perdita dell'esercizio propriamente detto è dunque salita alla cifra di L. 4,390,688.26, risultato questo talmente sfavorevole che spiega abbondantemente la proposta che vi presenta il vostro Consiglio, cioè di un dividendo di sole L. 15, già pagatevi coi due acconti del 1° gennaio e del 1° luglio p. p., tenendo conto che non vi si possono più contrapporre alcuni dei cespiti straordinari di cui appresso e che ridussero in parte la grave perdita pure verificatasi nell'esercizio 1900-901.

Difatti a menomare il disavanzo, all'infuori dello altre risorse ordinarie già notevoli e quali risultano dal bilancio che ci occupa, contribuirono questa volta soltanto lire 2,655,000, quali utili ricavati dalle costruzioni e riconosciuti pienamente liquidi.

Osserverete invece, come del resto vi facemmo già presente colla nostra Relazione del 6 novembre 1901, che è cessata la rata di L. 2,127,000, per interessi supplementari dovuti per effetto della legge 21 giugno 1888 e che non si è neppure riprodotta quest'anno la rifusione dell'imposta di ricchezza mobile sulle obbligazioni, che aveva dato un'entrata straordinaria di L. 566,458 a beneficio dell'esercizio 1900-901.

Per contro è cresciuto il peso delle passività dal servizio delle 150,000 obbligazioni sociali, emesse in dipendenza della Convenzione 29 novembre 1899, e della vostra deliberazione 28 maggio 1901, il cui ricavo serve per gli acquisti di nuovo materiale rotabile per conto del Governo. Ma l'interesse corrisposto da questo alla Società per l'anticipo di così ingenti somme non compensa che in parte l'onere derivante dalla creazione delle obbligazioni stesse.

Avendo così illustrate le variazioni principali avvenute in confronto dell'anno scorso nel nostro bilancio, passiamo senz'altro ad esporvi la liquidazione generale:

Attivo.

Compartecipazione ai prodotti e corrispettivi per le linee esercitate per conto dello Stato L. 97,264,080.15; introiti a rimborso di spesa L. 3,945,917.15; prodotti e corrispettivi delle linee in esercizio speciale L. 2,041,468.95; contributo della Rete Adriatica per gli enti comuni lire 2,465,087.03; quota di spese generali a carico dei fondi speciali e provviste di nuovo materiale rotabile L. 943,786.08; interessi ed annualità di deprezzamento del materiale rotabile acquistato dalla Società in base alla convenzione 29 novembre 1899 L. 2,331,003.74; saldo interessi attivi e passivi L. 997,846.38; proventi diversi dell'esercizio e delle costruzioni L. 2,912,317.80; corrispettivo per l'uso del materiale rotabile e d'esercizio L. 7,820,000; annualità introitate per le nuove costruzioni L. 8,261,386.53. Totale L. 129,032,893.81.

Passivo.

Spese d'esercizio delle linee esercitate per conto dello Stato L. 109,577,123.76; spese d'esercizio delle linee in esercizio speciale L. 1,473,903.86; servizio dei titoli azioni ed obbligazioni L. 9,173,540.39; spese di fondazione lire 111,189.86; contributo sociale nella spesa di rinnovamento del materiale rotabile resosi inservibile per l'uso lire 455,899.99; contributo sociale nella spesa di conto capitale, per lavori e provviste a carico della cassa A. P. lire 258,974.53; imposta di ricchezza mobile L. 1,683,359.77; quota d'ammortamento della spesa capitale di costruzione L. 613,500. Totale L. 123,352,429.16.

Utili netti dell'esercizio 1901-902 L. 5,680,401.65. Da questo importo, a termini dello Statuto sociale, giusta le proposte del vostro Consiglio, vanno fatte le seguenti detrazioni: *a*) 1|20 pel fondo statutario di riserva lire 284,020.08; *b*) una somma corrispondente al 3 0|0 del capitale sociale da distribuire nella misura di L. 15 per azione n. 358925-ex 15 L. 5,383,890, rimangono lire 12,491.57 da aggiungersi all'avanzo d'utili netti dell'esercizio 1900-901. Risulta un avanzo da riportarsi all'esercizio 1902-903 di L. 325,666.63.

Aggiungiamo infine che l'esercizio 1902-903 si riapre con una riserva statutaria complessiva accumulata a tutto il 30 giugno 1902 di L. 15,982,716.30. così suddivisa:

Fondo di riserva straordinario L. 14,791,207.76.

Fondo di riserva straordinario L. 1,191,508.54, cui saranno da aggiungere c. s. L. 284,020.08.

Come risulta dall'ordine del giorno della prossima Assemblea, il vostro Consiglio vi chiederà la facoltà di deliberare eventualmente intorno alla disdetta delle Convenzioni col Governo, per la quale il termine utile scadrebbe prima che si raduni un'altra Assemblea degli azionisti per l'esercizio ora in corso. Vista questa circostanza, riteniamo sia opera prudente di mettere l'Amministrazione in grado di prendere le sue deliberazioni a seconda dello svolgersi degli eventi.

Milano, 7 novembre 1902. *I Sindaci.*

LA STRADA FERRATA DELL'ENGADINA

La nuova strada ferrata a scartamento ridotto non è che il prolungamento della Coira-Thusis larga 1 m. La nuova via è destinata a mettere in comunicazione facile e rapida l'Engadina, assai frequentata dai touristi, colla Svizzera. Il tragitto da Thusis a S. Moritz richiedeva 11 ore di diligenza tanto attraverso l'Albula quanto attraverso il Julier.

La ferrovia segue quasi continuamente la strada carrozzabile della vallata dell'Albula. L'esercizio sarà fatto come per il tratto Coira-Thusis con locomotive a vapore a semplice aderenza. La trazione elettrica non fu adottata causa la magra fortissima dei torrenti durante l'inverno.

La principale difficoltà era presentata dall'altezza rilevante della catena di montagne che separa il bacino del Reno da quello del Danubio. Si dovettero adottare per il tracciato delle disposizioni analoghe a quelle del Gottardo. Il tracciato comporta pendenze massime del 35 0|00 e un tunnel di m. 5866.

Il tratto da Thusis a Tiefenkastel corre nella celebre gola del Schyn. Questa parte della linea presentò difficoltà grandi; la sua lunghezza totale è di km. 12,500 dei quali m. 4106 in tunnel. La lunghezza totale dei viadotti è di m. 1300, vale a dire il 15 0|0 dello sviluppo totale.

L'importo per la sottostruttura della linea in questo tratto non fu inferiore alle L. 275,000 per chilometro.

I principali viadotti sono:

1. Il ponte metallico sul Reno a Thusis con 80 metri di luce più gli archi di raccordo in muratura.

2. Il ponte di Muttnerhorbel costituito da un arco a pieno centro in muratura della luce di m. 30.

3. Il ponte in muratura di Solis, arco a pieno centro della luce di m. 42.

Il piano del ferro è qui a circa 100 metri sul letto dell'Albula.

Sulla sezione Thusis-Tiefenkastel le pendenze non superano il 25 0|00.

L'altitudine di Thusis è 700 m., quella di Tiefenkastel

800. In tutta questa regione la linea traversa degli schisti di natura molto differente.

La sezione seguente si stacca da Tiefenkastel per raggiungere Filisur. La sua lunghezza totale è di km. 10,400. La prima parte di questo tronco non ha richiesto grandi lavori, ma così non si può dire della parte che precede la stazione di Filisur. Il costo d'impianto di questa sezione è valutato in L, 100,000 circa. Le due principali opere d'arte della sezione sono:

1. Il viadotto del Schmittentobel, lungo m. 140 e alto m. 35, costituito da sette archi in muratura della luce di metri 15.

2. Il viadotto di Landwasser che è il più importante di tutta la linea. Esso è costituito da cinque archi in muratura della luce di 20 metri; l'altezza del piano del ferro sul piano del fiume raggiunge i m. 65. Il viadotto è in curva del raggio di 100 metri con una rampa del 20 0|00.

Questo viadotto è seguito da un tunnel di 217 metri che precede la stazione di Filisur all'altitudine 1083. I terreni attraversati sono gli schisti, il cosidetto *muschelkalk* e i terreni del trias.

A Filisur nell'impianto della stazione si previde la possibilità di una ramificazione per Davos.

La terza sezione della linea parte da Filisur ed arriva a Bergün. Già dal principio le rampe sono assai forti e raggiungono qui il massimo del 35 0|00 a cielo libero e del 30 0|00 in galleria. Il percorso totale è di m. 9700 e dall'altitudine di Filisur 1083 porta a 1376 (stazione di Bergün).

I tunnel hanno uno sviluppo di km. 2, vale a dire, il 20 0|0 del percorso totale. I viadotti sono otto della lunghezza complessiva di m. 300. Notevole quello di Stulsertobel costituito da un unico arco di muratura della luce di 25 metri.

Il costo è valutato in L. 230,000 il km.

Il quarto tronco, che si può considerare come il più interessante, parte da Bergün ed arriva all'imbocco del gran tunnel dell'Albula. La sua lunghezza è di km. 12.28 e il dislivello tra i due estremi del tratto è di 416 m. La distanza in linea retta delle due località è di soli 6 km., si dovette dare alla linea lo sviluppo doppio per superare il dislivello esistente. La lunghezza complessiva dei tunnel di questa sezione è di circa m. 3000, ciò che rappresenta il 24.4 0|0 della lunghezza totale. Esistono inoltre su questo tronco parecchie opere d'arte interessanti come il ponte di Tischbach alto m. 40 e costituito da tre archi in muratura della luce di m. 20.

Questo tratto costa L. 230,000 il chilometro. Trattandosi di altitudine elevata si dovette proteggere la linea contro le valanghe con sbarramenti e gallerie coperte. I terreni interessati da questo tronco sono il lias, le roccie dolomitiche e gli schisti.

La quinta sezione è costituita unicamente dalla galleria dell'Albula lunga m. 5866 come già ricordato.

Questo tratto congiunge le stazioni di Preda (alt. 1792) e Spinas (alt. 1818). Da Preda fino al punto di mezzo del tunnel è in salita del 10 0|00, dal punto di mezzo a Spinas esiste una discesa del 2 0|00.

Questa galleria traversa per 1100 m. degli strati calcarei e degli schisti del trias, in seguito per 108 metri si trova nelle rocce dolomitiche, quindi per 11 m. negli schisti, per 4300 metri nel granito compatto, per 80 m. nelle morene e per 190 metri in sabbie granitiche molto fine sparse di grossi massi erratici.

Durante il traforo fatto con perforatrici idrauliche sistema Brandt, si incontrarono grandi difficoltà ai due imbocchi, causa le vene liquide, in seguito si incontrò il granito dell'Albula di una durezza tutta particolare.

Le due avanzate si incontrarono nel maggio 1902 con una deviazione di soli 70 mm. Il costo del tunnel è valutato in circa sei milioni pari a 1000 franchi per metro.

L'ultima sezione va dall'imbocco dell'Albula di Spinas a S. Moritz, la sua lunghezza è di m. 11,400.

Tra Bevers e Celerina non s'incontrarono difficoltà. Vicino a Cresta si traforarono nello gneiss due tunnel lunghi insieme m. 562. Quest'ultima tratta non costò più di lire 90,000 il chilometro.

GLI ORGANICI DEI FERROVIERI

Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo

Regolamento per gli operai dipendenti dal Servizio della Trazione e del Materiale.

(Continuazione — Vedi N. 44).

Capo IV. — **Avanzamenti per il personale operaio a tempo indeterminato.**

Art. 18. Gli avanzamenti consistono;

a) negli aumenti di paga;

b) nella promozione ad una categoria superiore del personale operaio o non operaio.

Essi verranno conferiti dalla Direzione Generale su proposta del Servizio.

Le promozioni implicanti il passaggio nel personale non operaio debbono essere approvate dal Consiglio d'Amministrazione.

Art. 19. Gli aumenti di paga, da conferirsi nella misura fissata dal *quadro degli avanzamenti* allegato al presente regolamento, si distinguono in aumenti normali ed aumenti a scelta.

Gli *aumenti normali* sono quelli che si succedono secondo gli intervalli di tempo stabiliti per ogni categoria di operai dal suddetto quadro degli avanzamenti, fino al raggiungimento della paga media corrispondente alla rispettiva categoria. Essi si accordano ad ogni operaio a tempo indeterminato che abbia compiuto l'intervallo di tempo prescritto, salve le disposizioni del Capo XIII e salva l'eccezione di cui all'art. 21.

Gli *aumenti a scelta* sono quelli oltre la paga media e fino alla paga massima, oppure quelli concessi prima che sia compiuto l'intervallo di tempo per l'aumento normale. Essi si conferiscono esclusivamente per merito, tenendo conto dell'abilità, buona condotta, e interessamento al servizio; ma in modo che annualmente ne profitti almeno 1|10 degli operai non compresi negli aumenti, senza computare però fra questi ultimi gli operai che avessero già raggiunto il massimo della loro categoria.

Art. 20. Gli aumenti decorrono di norma dal 1° gennaio; le nomine e gli avanzamenti che si conferissero in tempo diverso, si intenderanno decorrere, agli effetti dell'anzianità per i successivi aumenti, dal 1° gennaio precedente o o seguente la data del loro conferimento, a seconda che questo avrà avuto luogo nel primo o nel secondo semestre dell'anno. Però nel caso di proroga del termine normale inflitta in via punitiva per sei mesi, gli aumenti successivi potranno decorrere dal 1° luglio.

Art. 21. Nel caso di assenze dal servizio che superino il quinto dell'intervallo di tempo fissato per l'aumento normale, questo viene ritardato di un anno, esclusi soltanto i casi di assenze per malattie causate dal servizio.

Art. 22. Le promozioni ad una categoria superiore del personale operaio si fanno in quanto vi siano posti che le esigenze del servizio richiedano di coprire; ed hanno luogo in base alla *Tabella graduatoria* annessa al presente Regolamento.

Esse si conferiscono a scelta fra gli operai che, per capacità ed abilità non disgiunta da buona condotta, ne siano giudicati più meritevoli.

Le promozioni da una categoria ad altra superiore devono essere sempre precedute dalla esecuzione di un saggio di lavoro o da una prova pratica in cui l'aspirante abbia dimostrato la necessaria attitudine.

Art 23. Colla promozione ad una categoria superiore del personale operaio si accorderà almeno la paga minima corrispondente alla nuova categoria cui l'operaio viene promosso.

Art. 24. Quando un manovale d'officina a tempo indeterminato abbia adempiute per un anno continuamente le funzioni di una delle categorie superiori a quella cui appartiene secondo la tabella graduatoria, sarà promosso a tale categoria superiore colla paga relativa, se vi sia posto disponibile.

Capo V. — **Passaggi degli operai a tempo indeterminato da un mestiere all'altro, ovvero dalle Officine ai Depositi ed alle Squadre di Rialzo o viceversa.**

Art. 25. Può essere stabilito d'ufficio, ovvero ammesso dietro domanda, purchè le esigenze del servizio lo acconsentano, il passaggio di un operaio così da un mestiere all'altro, come dalle Officine ai Depositi ed alle Squadre di Rialzo o viceversa, quando sia constatato con un saggio di lavoro o con una prova pratica che esso possiede l'abilità richiesta pel nuovo posto.

In tali casi, oltre al conferimento, in quanto occorra, della nuova qualifica, si assegnerà la paga di cui l'operaio sarà riconosciuto meritevole e che potrà quindi essere maggiore di quella di cui godeva.

L'operaio lavorante normalmente a cottimo, il quale per ragioni si servizio sia trasferito da un'officina ad un Deposito o Squadra di Rialzo, riceverà un supplemento di paga corrispondente al 25 0|0 di quella di cui è provvisto. Questo supplemento di paga non verrà computato agli effetti degli aumenti di paga; e cesserà di essere corrisposto quando l'operaio per qualsiasi motivo venga nuovamente trasferito in un'officina.

Tutti i suesposti provvedimenti devono essere approvati dalla Direzione Generale.

Capo VI. — **Doveri in genere degli operai. — Loro ricorsi.**

Art. 26. Gli operai devono essere assidui al lavoro e non dare motivo a censure nè in servizio nè fuori servizio, così per la loro condotta come pei loro rapporti verso l'Amministrazione.

Essi devono ubbidienza e rispetto ai propri superiori; devono puntualmente eseguire gli ordini ricevuti dai medesimi ed astenersi dall'attendere nei locali dell'Amministrazione a lavori per conto proprio o che non siano stati loro regolarmente ordinati dai superiori da cui dipendono.

Gli operai non possono, neppure a mezzo di interposte persone, tenere altri impieghi o laboratori, nè esercitare commerci, professioni o mestieri senza permesso esplicito dell'Amministrazione.

Art. 27. Tutti gli operai, tanto nei rapporti diretti di servizio, quanto in qualsiasi altra circostanza che vi abbia relazione anche indiretta, dipendono dai rispettivi capi, secondo l'ordine gerarchico.

Pertanto qualsiasi istanza dovrà sempre dall'operaio essere rivolta al proprio capo immediato.

Trascorso però un mese senza che l'istanza abbia avuto risposta, potrà rinnovarsi direttamente all'Ufficio superiore, ed in ultimo grado al Direttore generale, sempre però avvisandone il superiore immediato, il quale avrà l'obbligo di fornire le notizie necessarie per porre l'Ufficio superiore in grado di deliberare.

I ricorsi devono essere fatti in modi e termini rispettosi.

Capo VII. — **Consegna degli attrezzi ed utensili.**

Art. 28. A ciascun operaio vengono consegnati i piccoli attrezzi ed utensili del suo mestiere di uso più frequente, dei quali rilascierà ricevuta sopra apposito libretto.

Egli dovrà custodirli e conservarli in buono stato, adoperandoli con attenzione: il capo immediato ne farà ispezioni saltuarie.

Quando alcuno di tali attrezzi ed utensili sia diventato inservibile, se ne farà il ricambio a cura dell'Amministrazione.

Art. 29. L'operaio, oltre agli attrezzi datigli in consegna, adopera anche gli attrezzi d'uso eventuale comuni a tutta la squadra di lavoro, che egli riceve, ogni qualvolta gli occorrano, dal capo immediato o da altro agente di ciò incaricato.

Egli è tenuto a restituire tali oggetti appena fattone l'uso necessario.

Art. 30. L'operaio è responsabile delle mancanze degli attrezzi consegnatigli e dovrà rifonderne l'importo.

Saranno del pari a suo carico i deterioramenti causati da sua trascuranza.

La consegna, la restituzione, il ricambio degli attrezzi ed utensili saranno regolati con speciali disposizioni dell'Ingegnere-capo dell'officina o Capo della Sezione di trazione.

Capo VIII. — **Orario per i lavori.**

Art. 31. Fermo il disposto dell'art. 14 circa la durata normale della giornata di lavoro fissata in dieci ore, la distribuzione di queste e l'intervallo del riposo meridiano nei diversi mesi dell'anno sono stabiliti dall'Ingegnere-capo dell'officina o Capo della Sezione di trazione.

Un esemplare dell'orario normale deve trovarsi affisso in ciascuna officina, deposito locomotive o squadre di rialzo.

Nelle giornate di domenica e nelle festive riconosciute dallo Stato, nonchè nelle altre festive determinate a seconda delle consuetudini locali dai suindicati funzionari, di regola non si lavora.

Art. 32. A norma delle esigenze del servizio, l'Ingegnere-capo dell'officina o Capo della Sezione di trazione, può, previa autorizzazione del Capo Servizio, ordinare a tutti o parte dei dipendenti operai che nei giorni feriali la giornata normale di lavoro venga prolungata di due ore, o che nei giorni festivi si lavori per tutta o parte della giornata.

In caso d'urgenza straordinaria, e quando la continuità dell'esercizio lo richieda, si potrà ordinare un lavoro straordinario della durata anche maggiore di due ore, purchè si concedano agli operai le ore necessarie di riposo continuato.

Le ore in più delle dieci giornaliere e quelle ordinate nei giorni festivi saranno compensate ciascuna con 5|4 della paga normale di ogni ora.

Quelle dopo le 22 e prima delle 5 saranno compensate ciascuna con 6|4 della paga normale come sopra.

Il lavoro straordinario è obbligatorio per gli operai a cui viene ordinato, al pari del lavoro normale.

Capo IX. — **Trasferte, traslochi e biglietti di viaggio.**

Art. 33. L'Amministrazione ha il diritto di disporre dell'opera degli operai, dove le esigenze del servizio lo richiedono, anche tramutandoli dall'uno all'altro servizio.

Gli operai devono portarsi nelle località che loro sono assegnate dall'Amministrazione sia come ordinaria loro residenza (traslochi), sia per semplici missioni temporanee od occasionali di servizio (trasferte).

Art. 34. I traslochi e le trasferte effettuati per ragioni di servizio dànno diritto alle rispettive indennità alle condizioni determinate dalle disposizioni in vigore per il rimanente personale.

L'indennità giornaliera di trasferta è stabilita nella misura di L. 3.50 con pernottazione e di L. 2.50 senza pernottazione per tutti indistintamente gli operai.

Non dà diritto ad alcuna indennità il trasloco che fosse concesso per soddisfare la domanda fatta dall'operaio, salvo il caso di malattia contratta per motivi di servizio.

Non dà del pari diritto ad alcuna indennità o compenso per l'operaio il trasloco per misura disciplinare, accordandosi però anche in questo caso la parte d'indennità regolamentare derivante dal fatto che l'operaio abbia famiglia.

Art. 35. L'Amministrazione può concedere agli operai biglietti di viaggio nei limiti ed alle condizioni determinate dal regolamento sui biglietti di servizio e relative norme d'applicazione.

Capo X. — **Congedi.**

Art. 36. Nessun operaio può rimanere assente dal lavoro senza regolare autorizzazione dei suoi superiori, salvo il caso di malattia debitamente constatato e circostanze di forza maggiore debitamente comprovate.

Ogni assenza non giustificata dà luogo alla ritenuta della paga per un tempo corrispondente alla sua durata, indipendentemente dalle eventuali punizioni.

Art. 37. Il congedo ordinario, ossia il permesso di assentarsi dal lavoro per un determinato periodo di tempo, non può complessivamente, durante l'anno, eccedere i 20 o i 15 giorni secondo che l'operaio a tempo indeterminato abbia o no compiuto dieci anni di servizio dalla data della nomina a tempo indeterminato.

Per i primi cinque giorni del congedo ordinario si accorderà la paga agli operai che abbiano compiuto un anno di servizio.

Ai capi-squadra operai della trazione si concederà la paga per i primi sette giorni.

Nel rimanente periodo del congedo ordinario sarà trattenuta totalmente la mercede.

In via eccezionale l'operaio a tempo indeterminato potrà, per gravi e giustificati motivi, e quando per buona condotta sia ritenuto meritevole di riguardi, ottenere un congedo oltre i limiti suindicati, che però non superi due mesi in un anno, e naturalmente con trattenuta della mercede.

Agli effetti di questo articolo si calcola l'anno ordinario solare.

Art. 38. I congedi fino a due giornate consecutive possono essere accordati dai capi officina, o capi-deposito, o capi-verificatori, e per gli operai delle officine anche dai capi d'arte, quando siano limitati ad una frazione di giornata. I congedi oltre due giornate fino a 15 consecutive sono concessi dall'Ingegnere-capo dell'officina o della Sezione di trazione.

I congedi eccedenti i quindici giorni sono concessi dai capi-servizio.

Art. 39. Gli operai a tempo indeterminato hanno diritto di fruire annualmente del congedo ordinario, salva all'Amministrazione la facoltà, secondo le esigenze del servizio, di determinarne l'epoca, di suddividerne il godimento in vari periodi, ed anche, pei congedi chiesti nell'ultimo trimestre dell'anno, di rimandarlo al primo trimestre dell'anno successivo.

In ogni caso, salvo il diritto di fruirne in altro momento, i congedi possono essere revocati od interrotti da chi li concesse, quando, a suo giudizio, esigenze di servizio od altri motivi lo richieggono.

L'operaio ha perciò obbligo di indicare al rispettivo Capo, prima di assentarsi, il luogo in cui si possa, occorrendo, comunicargli l'ordine di richiamo.

Art. 40. Gli operai che sono chiamati sotto le armi per esercitazioni o per altri motivi, o che sono citati in giudizio come testimoni per cause non attinenti al servizio, saranno considerati in congedo senza paga, sempre che la loro assenza e la ragione che la motivò siano debitamente comprovate.

Agli operai citati in giudizio come testimoni per cause attinenti al servizio, l'Amministrazione corrisponderà la paga fino a quindici giorni: prolungandosi l'assenza per tale titolo oltre quindici giorni, la Direzione generale deciderà, caso per caso, se si debba loro cnoservare la paga.

Capo XI. — **Malattie ed infortuni sul lavoro.**

Art. 41. L'operaio, che per effetto di malattia si trovi nell'impossibilità di attendere al proprio lavoro, ha l'obbligo di renderne senza indugio avvisato il proprio capo-officina, capo-deposito o capo-verificatore: in mancanza di siffatto avviso la sua assenza è considerata come arbitraria.

Art. 42. Il capo-officina, il capo-deposito o il capo-verificatore, che viene informato della malattia di un operaio, provvede a farlo visitare da un sanitario dell'Amministrazione, e questi rilascia un certificato sul prescritto modulo.

Anche per le constatazioni, che successivamente si rendessero necessarie, sarà provveduto a mezzo dei sanitari sociali.

Art. 43. L'operaio ammalato non riceve dall'Amministrazione la paga durante la sua assenza dal lavoro.

Però gli operai a tempo indeterminato che compartecipano ad uno degli Istituti di previdenza per il personale ferroviario, ricevono il sussidio giornaliero di malattia se e come prevedono i relativi Statuti.

Per i primi sei mesi di malattia l'operaio a tempo indeterminato è normalmente conservato sui ruoli del servizio attivo, salvo però l'effetto di cui all'art. 21 del presente Regolamento.

Quando la malattia persiste oltre i sei mesi, il Servizio deve farne rapporto alla Direzione generale, la quale, tenendo conto della natura, della durata presunta e dell'esito previsto della malattia, nonchè dei precedenti di servizio dell'operaio, decide se si debba continuare a conservarlo sui ruoli per un nuovo periodo di tempo, in quanto la malattia lasci lusinga di guarigione, ovvero provvedere alla di lui dispensa dal servizio. (*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI

DEL *MONITORE*

Ferrovia Cuneo-Nizza.

(*Il convegno di Torino*).

In una riunione tenutasi nei giorni scorsi a Torino fra il senatore Badini, il deputato Villa, il senatore Di Sambuy ed il deputato Daneo furono presi accordi per un convegno destinato a propugnare la Cuneo-Nizza.

La Giunta Municipale ha fissato la riunione per le ore 14.30 di martedì 18 corrente nel salone consigliare al palazzo municipale.

La circolare d'invito all'adunanza diramata dall'onorevole senatore Badini, Sindaco di Torino, dice che la questione ferroviaria è giunta per il Piemonte ad un passo doloroso.

Dopo che furono sospesi i lavori della linea Cuneo-Nizza nella deserta località di Vievola, di fronte alle cordiali disposizioni della Nazione vicina per un immediato raccordo al Confine, era legittimo supporre il prossimo esaudimento dei voti delle popolazioni piemontesi che da questa nuova arteria attendono uno sbocco dei loro prodotti agricoli e quindi il rinvigorimento dei loro commerci e delle loro industrie.

In questo ordine di idee il Consiglio comunale di Torino approvava nella seduta 25 giugno 1902 la seguente mozione:

« Il Consiglio comunale,

« Senza per nulla pregiudicare i precedenti suoi voti,
» si indirizza al Governo del Re allo scopo di ottenere
» coi necessari provvedimenti legislativi che sia al più
» presto effettuato, d'accordo colla Francia, il tratto da
» Vievola al Confine ».

Questo voto non fu esaudito: anzi le premure per la sua attuazione trovarono un ostacolo improvviso.

Per vincere questo ostacolo, per ottenere dal Governo del Re e dal Parlamento l'immediata deliberazione del tronco Vievola-Confine, comune e necessario a tutte le soluzioni, crederei conveniente una riunione in Torino dei Deputati e Senatori del Piemonte, dei Presidenti delle Deputazioni provinciali di Alessandria, Cuneo, Novara e

Torino, dei Presidenti delle Camere di Commercio e dei Sindaci dei Capi-luogo di circondario delle quattro Provincie. Uscirà da questo consesso, ne sono sicuro, quella parola alta e convincente che varrà a far trionfare presso il Parlamento e il Governo del Re, il buon diritto delle nostre laboriose popolazioni.

*

Le rappresentanze delle Associazioni e dei Circoli cittadini torinesi tennero un'adunanza a cui assistevano molti Consiglieri comunali e provinciali, nella quale si è deciso di organizzare un grande Comizio per il 25 corrente a Torino.

><

Commissione per la direttissima Bologna-Firenze.

Il ministro Balenzano nominò la Commissione per studiare e risolvere il problema della comunicazione con linea direttissima tra Bologna e Firenze, esaminando anche la convenienza di adottare la trazione elettrica sulla linea Porrettana.

La Commissione è presieduta dal senatore G. Colombo, ed è composta dai seguenti: comm. Calvini, comm. Rota, ispettori superiori alle Strade ferrate, Grismayer, sotto-ispettore, Mercadante, capo-divisione al Tesoro, Piacentini, tenente-colonnello di Stato maggiore, Baldacci, ingegnere-capo delle miniere, comm. Sanguinetti e marchese Giorgio Niccolini, presidenti delle Camere di Commercio di Bologna e Firenze, prof. Donati, della R. Scuola di applicazione degli Ingegneri di Bologna, comm. Caio, comm. Alzona, direttori dell'Esercizio dell'Adriatica, ingegneri Talamo e Caprioli; segretari Cesano, sotto-ispettore delle Strade ferrate e ing. Tirinnanzi.

><

Ordinamento delle ferrovie.

La Commissione presieduta dall'on. Saporito, che studia l'ordinamento delle ferrovie da attuare dopo il 30 giugno 1905, sarà convocata prima dell'apertura della Camera per poter ultimare i suoi lavori entro il 31 dicembre prossimo, in cui scadrà il termine assegnato con recente decreto di proroga.

Gli argomenti che debbonsi ancora trattare dalla Commissione sono questi: Tariffe delle merci e relative norme e condizioni di trasporto: ordinamento del personale delle ferrovie; riforma dell'Ispettorato e proposte sull'eventuale esercizio di Stato.

Il termine per la denuncia delle presenti Convenzioni ferroviarie non scade il 31 dicembre prossimo, come fu annunciato da alcuni giornali, ma il 30 giugno 1903.

><

Per la riforma della Legge 20 marzo 1865.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, con suo Decreto del 9 corrente mese, ha costituita una Commissione coll'incarico di studiare tutte quelle riforme del Titolo V (Strade Ferrate) della Legge 20 marzo 1865, allegato *F*, sui lavori pubblici, che valgano a renderla corrispondente alle esigenze delle nuove applicazioni, e di esaminare anche la Legge 27 dicembre 1896, n. 561, sulle tramvie e ferrovie economiche, per proporre opportune modificazioni, al fine di conciliare gli interessi degli enti locali con quelli generali dello Stato, semplificare il più possibile il procedimento, ed agevolare lo sviluppo degli indicati mezzi di comunicazione.

Per facilitare alla Commissione l'adempimento del suo còmpito e fornirle i necessari elementi, S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici ha fatto invito agli Uffici dell'Ispettorato Generale delle Strade Ferrate di far conoscere con urgenza le modificazioni che, a loro giudizio, dovrebbero introdursi nelle leggi suddette allo scopo suindicato.

A far parte della Commissione, la quale dovrà aver compiuto il proprio lavoro entro tre mesi dalla data della prima convocazione, sono chiamati i signori:

Presidente: S. E. Niccolini marchese comm. Ippolito, deputato al Parlamento, Sotto-segretario di Stato pei Lavori Pubblici. — *Membri:* Cavasola comm. avv. Giannetto, senatore del Regno; Rava comm. avv. prof. Luigi, deputato al Parlamento; Ottolenghi comm. ing. Vittorio, R. Ispettore generale delle costruzioni e concessioni delle Strade Ferrate; Vivaldi comm. Attilio, R. Ispettore generale dell'esercizio delle Strade Ferrate; De Corné ing. cav. Raffaele, Ispettore del Genio Civile, membro aggregato del Comitato Superiore delle Strade Ferrate; Rota comm. ing. Cesare, R. Ispettore superiore delle Strade Ferrate; Nicoli cav. ing. Niccolò, R. Ispettore-capo reggente delle Strade Ferrate; Garazzini avv. cav. Giuseppe, R. Ispettore delle Strade Ferrate; Capello cav. ing. Vincenzo, R. Ispettore delle Strade Ferrate; De Benedetti cav. ing. Vittorio, R. Ispettore delle Strade Ferrate; Loria cav. ing. Leonardo, professore nel R. Istituto tecnico superiore di Milano; Cairo cav. ing. Enrico, Sotto-capo Servizio del Mantenimento e Traffico della Società delle Ferrovie Meridionali, esercente la Rete Adriatica; Rocca cav. ing. Giuseppe, Ispettore principale della Direzione Generale delle Ferrovie del Mediterraneo; Scialoia comm. avv. Enrico, rappresentante in Roma della Società per le Ferrovie della Sicilia; Tedeschi cav. Massimo, ingegnere. — *Segretario:* Lugramani cav. avv. Giacinto, R. Sotto-ispettore delle Strade Ferrate. — *Vice-segretari:* Carones ing. Filippo, R. Ispettore-allievo delle Strade Ferrate; De Camillis avv. Camillo, R. Ispettore-allievo delle Strade Ferrate.

><

I trasporti militari sulle Ferrovie Sarde.

Nei giorni 3 e 4 del corrente mese, presso il R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate ebbe luogo una conferenza indetta allo scopo d'estendere le disposizioni del nuovo Regolamento dei trasporti militari alle ferrovie secondarie della Sardegna.

Hanno preso parte alla conferenza i signori: comm. rag. G. Sanguini, R. ispettore-capo, e cav. ing. G. Barili, R. Ispettore, pel R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate; cav. dott. E. Porporati pel Ministero della Guerra; cav. G. Mossini pel Ministero della Marina; cav. avv. G. B. Marchesini, rappresentante in Roma della Società; cav. ing. Franzi, amministratore della Società; cav. ing. G. Gandini, Direttore dell'esercizio, e G. Trillo, ispettore, per la Società delle Strade Ferrate Secondarie della Sardegna.

I Delegati delle Ferrovie Secondarie della Sardegna hanno dichiarato a nome della propria Amministrazione che essi potevano accettare come applicabile ai trasporti sulle proprie linee il predetto nuovo Regolamento sui trasporti militari, alla condizione che fosse consentita l'applicazione dei prezzi in vigore sulla Rete della Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde, indistintamente per tutte le concessioni speciali; facendo solo eccezione per la concessione riguardante il trasporto degli operai e dei braccianti, per la quale rimarrebbero invariati i prezzi risultanti dalle tariffe attuali delle Secondarie Sarde, che sono più bassi di quelli delle Reti maggiori.

I rappresentanti dell'Ispettorato hanno assunto l'impegno di interpellare i Ministeri interessati per sentire

se intendevano o meno di accettare i prezzi proposti dalle Secondarie Sarde; ed hanno fatto riserva di comunicare la risoluzione che verrà adottata.

I Delegati della Guerra e della Marina, nulla avendo da osservare in ordine agli accordi di cui sopra, hanno espresso la fiducia che sulla base suaccennata possa giungersi ad un conveniente accomodamento; esprimendo ad ogni modo la fiducia che la Società delle Ferrovie Secondarie della Sardegna, qualunque possa essere il risultato della cosa, vorrà conservare, sia pure in via affatto eccezionale, le facilitazioni ammesse a favore degl'iscritti di leva e pel trasporto del pane.

><

Conferenza
per il progetto di trasporto colli di 20 chilogrammi.

Nei giorni 6, 7 ed 8 novembre corrente si tenne in Roma, presso il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, una conferenza per l'esame del progetto di tariffe e condizioni per il trasporto delle merci in genere, in colli pesanti ciascuno non oltre i 20 chilogrammi, dalle stazioni delle grandi reti ferroviarie italiane a località estere d'oltremare in transito pei porti italiani e viceversa.

Sono intervenuti alla conferenza i signori:

Per il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate: Comm. rag. Giovanni Sanguini, Ispettore-capo, Direttore della Divisione Tariffe, Presidente; rag. Vincenzo Vercellesi, Ispettore allievo, Segretario.

Per il Ministero delle Poste e dei Telegrafi: Comm. Paolo Lonardi, Capo-divisione, Ispettore superiore dei Servizi marittimi.

Per il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio: Cav. dott. Cesare Tedaldi, Capo-sezione alla Divisione Industria e Commercio.

Per la Società della Rete Mediterranea: Marcello Schönbeck, Ispettore principale presso l'Agenzia commerciale.

Per la Società della Rete Adriatica: Ing. Ernesto Forcignano, Ispettore alla Direzione Generale; cav. avv. Giovanni Antonio Berghini, Ispettore-capo alla Direzione dei Trasporti.

Per la Società Sicula: Cav. Antonino Domedio, Capo-controllo Prodotti, membri.

La Commissione ha esaminato il progetto di tariffe e condizioni per i trasporti concordato fra i rappresentanti della Mediterranea e dell'Adriatica, e lo ha completamente approvato, modificandolo solo lievemente in taluni punti; rimanendo inteso che, non appena sarà concordato il testo della tariffa fra le Società ferroviarie e le Messaggerie, ne sarà fatta la presentazione al R. Ispettorato per l'approvazione.

Alla tariffa di trasporto sarà unita una tabella delle tasse accessorie, la quale verrà completata in modo da far risultare chiaramente quali saranno le operazioni già compensate dalle tasse di trasporto e quali le operazioni ed i titoli di spesa che dovranno essere compensati dalla parte con tasse accessorie.

La Commissione ha stabilito di completare la nota dei porti ammessi al servizio con quelli di Palermo e Messina, facendo riserva di aggiungere all'elenco, previi accordi colle Messaggerie, altri porti, man mano che ne venga riconosciuta l'opportunità, tenuto conto dei bisogni del pubblico.

><

Per l'esercizio economico.

Siamo informati che il Ministero dei Lavori Pubblici, sentito il parere del Comitato Superiore delle Strade Ferrate, ha dato, sotto l'osservanza di determinate condizioni, la sua approvazione alle proposte presentate dalla Società esercente la Rete Adriatica di « Norme per la circolazione dei treni sulle linee ad esercizio economico; e per la soppressione della tariffa per i trasporti delle cose, dei veicoli e del bestiame a grande od a piccola velocità (accelerata ed ordinaria) ora in vigore sulle linee esercitate a regime economico: Bologna-San Felice-Poggio Rusco, Foggia-Lucera, Foggia-Manfredonia, Brescia-Iseo, Bari-Taranto, Barletta-Spinazzola e Rocchetta Sant'Antonio-Gioia del Colle », limitando su tali linee l'esercizio economico al solo servizio dei viaggiatori e dei bagagli.

><

Consiglio delle Tariffe.

Il Ministero dei Lavori Pubblici ha rimesso a quello di Grazia e Giustizia, perchè sia provveduto all'inserzione nella Raccolta Ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, del Regio Decreto 5 ottobre 1902, col quale si provvede perchè siano chiamati a far parte del Consiglio delle Tariffe delle Strade Ferrate altri due rappresentanti del Ministero del Tesoro ed un rappresentante del Ministero delle Poste e dei Telegrafi; e precisamente, pel primo, l'Ispettore generale del Tesoro ed il Direttore-capo della Seconda Divisione della Direzione Generale del Tesoro; e, pel secondo, il Capo di Divisione, Ispettore superiore dei servizi marittimi presso il Ministero stesso delle Poste e dei Telegrafi.

><

Per la linea Roma-Pisa.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, on. Balenzano, ha disposto che l'Ispettore del Circolo ferroviario e l'Ispettore generale del Genio civile di Firenze si rechino a visitare il luogo dove già per la terza volta, al primo imperversare d'un acquazzone, rimase temporaneamente interrotta la linea ferroviaria Roma-Pisa.

I due Ispettori hanno incarico di studiare e proporre al Governo immediati provvedimenti.

><

Servizio passeggeri
sulla ferrovia marmifera di Carrara.

Siamo informati che il Comitato Superiore delle Strade Ferrate, in una delle sue prossime adunanze, si pronunzierà sulla domanda della Società Anonima per la ferrovia marmifera di Carrara, presentata allo scopo di ottenere l'autorizzazione di eseguire a mezzo della propria linea ferroviaria, ora adibita soltanto al trasporto dei marmi, anche un servizio per trasporto di passeggieri, limitatamente però agli industriali, ai loro agenti ed a quelle persone che eventualmente, e previo il consenso della Direzione locale, desiderassero di visitare le cave.

><

Apertura della stazione Dora
in sostituzione della Torino-Succursale.

Il 17 corrente verrà aperto al pubblico il nuovo fabbricato della stazione Dora in sostituzione di quello di Torino-Succursale.

Il servizio delle merci a piccola velocità continuerà a svolgersi, per ora, allo scalo del Valdocco.

><

Per la linea Livorno-Cecina.

Il Presidente del Consiglio ha ricevuto l'avv. Vittorio Vaturi e il signor Giovanni Neri, presidente il primo e consigliere il secondo del Comitato per la ferrovia Li-

vorno-Cecina, i quali hanno presentato una petizione sottoscritta da 32,000 cittadini, per la costruzione di detta linea.

><

Pel canale di Suez.

Entro il mese si radunerà a Parigi la Commissione consultiva internazionale dei lavori del canale marittimo di Suez, e l'Italia sarà rappresentata dal comm. Italo Maganzini, ispettore del Genio Civile, testè nominato dal nostro Governo a membro di detta Commissione.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

La quarta Sezione del Consiglio di Stato, in una vertenza relativa a strade vicinali (Elenchi regolarmente compilati — Valore di prova), ha emessa una decisione dalla quale risulta che: « Gli elenchi delle strade vicinali, quando siano compilati con l'osservanza di un regolare procedimento, mettendo tutti gli interessati in grado di far valere le proprie osservazioni, costituiscono un valido elemento di prova circa l'esistenza ed il tracciato delle strade medesime ».

— Il Consiglio di Stato ha emesso il seguente parere: « Contro le decisioni emesse dalla Giunta provinciale amministrativa, in sede contenziosa, non è ammesso il ricorso in via gerarchica al Governo del Re, nè quello in via straordinaria al Re, ma soltanto il ricorso in via contenziosa dinanzi la quarta Sezione del Consiglio di Stato, a termini della Legge 1° maggio 1890 sulla giustizia amministrativa ».

><

Sentenze di Cassazione, di Corte d'Appello, ecc.

In materia di acque pubbliche (Canale di proprietà demaniale — Ordine di abbassare le paratoie degli opifizi — Inosservanza — Reclami — Competenza giudiziaria), la Corte di Cassazione di Torino ha emesso sentenza per la quale rimane stabilito quanto appresso:

« È di competenza dei Tribunali ordinari il conoscere del reclamo col quale il proprietario di un molino, impiantato sopra un canale di proprietà patrimoniale dello Stato, si duole che non sia stato eseguito un provvedimento del Ministero dei Lavori Pubblici, che, nell'interesse del buon regime delle acque, ordinava l'abbassamento di tutte le paratoie dei diversi opifici o stabilimenti industriali esistenti su quel canale ».

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, d'accordo cogli altri Ministri interessati, ha approvato le seguenti proposte delle Amministrazioni ferroviarie relative a concessioni speciali di tariffa:

1) Proposta dell'Adriatica, per la quale la concessione accordata alla Ditta Giuseppe Gobetti per trasporti di seme di ricino è rinnovata fino al 30 giugno 1905, salvo disdetta di anno in anno e con la diminuzione proporzionale del quantitativo minimo d'impegno pei mesi componenti l'ultimo periodo concessionale;

2) Proposta della Mediterranea riguardante la rinnovazione per tutto l'anno 1903 ed alle stesse condizioni vigenti della concessione accordata alla Ditta Elefante e Lattes, pel trasporto degli effetti di corredo e di divisa che dall'Amministrazione della massa del Corpo delle Guardie di Finanza in Roma sono diretti a tutti i Comandanti di Circolo del Regno;

3) Proposta dell'Adriatica per concessione alla Società Cementi e Calci di Bergamo di eseguire i suoi trasporti di cemento e calce da Palazzolo e da Bergamo per Chiavenna in destinazione dell'Engadina, alle stesse condizioni concordate colla Ditta Pesenti. La concessione è valida fino al 31 dicembre 1903, ed il quantitativo minimo di traffico è fissato in tonnellate 750;

4) Proposta della Mediterranea di prorogare fino al 31 dicembre 1902, aumentando il quantitativo minimo d'impegno di 50 tonnellate, della concessione di cui fruisce la Ditta « Società Ceramica Richard-Ginori » per i suoi trasporti di giobertite;

5) Proposta dell'Adriatica, per la quale la concessione accordata alla Ditta Andrea Fontebasso per i suoi trasporti di ciottoli da Pavia a Treviso è rinnovata pel periodo dal 1° novembre 1902 a tutto febbraio 1903, al prezzo di L. 9.50 la tonnellata, e coll'impegno di traffico minimo di 170 tonnellate.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia elettrica Verona-Riva. — Si è adunata a Verona la Deputazione provinciale, per decidere sulle domande del Comitato per la ferrovia elettrica Verona-Riva, il quale chiede:

1° La somma di 300 lire per gli studi della linea, in aggiunta alle 2000 già votate dal Consiglio e pagate dalla Deputazione;

2° Il concorso di 7000 lire al chilometro per la costruzione della linea, ossia per chilom. 77.5, L. 542,509, pagabili anche in cinque annualità;

3° Che la Deputazione autorizzi il suo Presidente a firmare in nome della Provincia, colle rappresentanze di altri enti interessati, la domanda al Governo, di concessione della ferrovia per anni 70, con la sovvenzione di L. 5000 al chilometro da parte dello Stato per altrettanto tempo.

La Deputazione ha deliberato che il Presidente non debba firmare la domanda, nè fare altro atto qualsiasi che possa in qualunque modo menomare la piena libertà della Deputazione e del Consiglio.

Per una linea elettrica Piacenza-Genova. — I rappresentanti dell'« Unione Genova-Bobbio-Piacenza » hanno tenuto a Piacenza il secondo Congresso per l'attuazione di una linea elettrica Piacenza-Genova. Erano rappresentate le provincie di Genova e Pavia.

Fece la relazione sul progetto il prof. V. Della Colla. Parlò il commissario regio cav. Poggi. Il Presidente della Deputazione provinciale promise di fare diligenti studi sul progetto.

Ferrovia economica Fossano-Mondovì. — *Servizio di corrispondenza colle stazioni della Mediterranea.* — Col giorno 15 novembre corr., verrà istituito un servizio di corrispondenza, col mezzo delle stazioni di Fossano e Mondovì, per i trasporti delle merci a grande, a piccola velocità accelerata ed ordinaria, nonchè del numerario e preziosi, fra le stazioni della ferrovia economica Fossano-Mondovì e quelle della Rete Mediterranea abilitate ai trasporti medesimi.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio al 10 novembre 1902.* — Nella decade 1-10 novembre 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 4,661,078.71, con un aumento di L. 170,903.49 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio al 10 novembre 1902 si ragguaglia a L. 58,644,590.98, presentando un aumento di L. 1,948,132.28 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 31 ottobre 1902.* — Nella decade dal 21 al 31 ottobre 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 5,373,896.20, con un aumento di lire 202,305.23 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 31 ottobre 1902 si ragguaglia a L. 115,569,086.25, e presenta un aumento di lire 7,586,483 98 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio al 31 ottobre 1902.* — Nella decade dal 21 al 31 ottobre 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 382,722, e presentano una diminuzione di L. 9788 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 31 ottobre 1902 ammontano a L. 4,379,191, con un aumento di L. 159,622 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Il traforo del Loetschberg ed il Sempione.* — I capi dei Dipartimenti dei Lavori Pubblici dei Cantoni di Berna, Soletta, Basilea-Campagna, Vallese e Neuchâtel, ebbero lunedì una conferenza per discutere i termini di una domanda al Consiglio federale circa il traforo del Loetschberg, destinato a riunire direttamente il Cantone di Berna al Sempione. La Conferenza approvò, portandovi soltanto alcune modificazioni, il progetto elaborato dalla Direzione dei lavori pubblici del Caatone di Berna.

Il direttore dei lavori pubblici di Friborgo aveva scusato la sua assenza, ma dichiarò che aderiva intieramente alla proposta.

Nelle loro domande, i petenti espongono che non hanno per nulla l'intenzione di creare delle difficoltà alla Fresne-Vallorbe; essi domandano soltanto che il progetto del Loetschber sia trattato a pari. Essi fanno rimarcare la grande importanza del Loetschberg non soltanto dal punto di vista dei Cantoni interessati, ma per la stessa Confederazione.

Ferrovie Francesi. — *Per le linee d'accesso al Sempione.* — La Camera di commercio francese a Milano ha approvato un ordine del giorno col quale si dichiara favorevole alla linea di raccordo Lons-Le-Saunier-Saint Claude-La Faucille Genève, come quella che apporta una sensibile economia di tempo sul percorso Parigi-Milano.

Fece pure voto che un accordo intervenga il più presto possibile fra la Francia e la Svizzera, per assicurare la costruzione di detta linea, la cui apertura dovrebbe coincidere coll'inaugurazione del tunnel del Sempione.

Ferrovie degli Stati Uniti. — *Servizio elettrico per treni merci.* — La città di Baltimora ha emanato ordinanza che i treni merci esercitati con locomotive a vapore sono nocivi per quanto riguarda l'esercizio sotto il lungo tunnel di Baltimora, ed ha imposto alla Società della ferrovia Baltimora-Ohio la trazione elettrica per detta tratta per tutti i treni: si ricorda che i treni viaggiatori sono già fatti a trazione elettrica. Si tratta pertanto di rimorchiare con locomotori elettrici sopra una salita dell'1 1/2 per mille un carico di 1500 tonnellate, dovendosi pure comprendere il peso della locomotiva a vapore trascinata a vuoto sotto la galleria.

Il locomotore elettrico dovrebbe pertanto avere un peso di circa tonnellate 150, ma il modo più pratico di risolvere il problema sarà quello di utilizzare due unità di 75 tonnellate, comandate simultaneamente. Questi locomotori saranno studiati e costrutti dalla « General Electric » Americana.

Ferrovie Messicane. — È stata accordata la necessaria concessione per la costruzione di una nuova ferrovia nello Stato di Sonora, nel Messico.

La linea principale collegherà Alamos a Ybarra, via Navajoa; due tronchi partiranno da Alamos per giungere a San Bernardo e Mineral Jonfita.

Ferrovia aerea sulla frontiera chileno-argentina. — Il Governo del Chilì ha testè concesso la costruzione e l'esercizio di una ferrovia funicolare aerea, per viaggiatori e merci, che traverserà le Cordigliere tra Juacal (Chilì) e Cuevas (Argentina).

Tramways elettrici a Rotterdam. — La Casa Bas e C. ha sollecitato l'Amministrazione comunale di Rotterdam, per ottenere la concessione dell'impianto di una rete di tramways elettrici, divisi in cinque linee principali.

Notizie Diverse

Velocità massima dei treni. — La maggior velocità dei treni, che finora è stata ottenuta, è quella raggiunta fra Ecklay e Wray (Colorado). Fra queste due città passa una distanza di km. 24.513, che venne superata in nove minuti, da un treno formato da una macchina e nove vetture; la velocità è stata perciò di km. 163.38 all'ora. La macchina era a cinque assi, con cilindro di 475 millimetri di diametro e 650 mm. di lunghezza; le ruote motrici avevano m. 1.80 di diametro. La strada aveva la pendenza di 6 mm. a metro.

Il tempo impiegato nella corsa è stato controllato ufficialmente mediante cinque cronometri del « Chicago, Burlington and Quincy Railroad ».

Il successo della telegrafia Marconi. — Da un telegramma ufficiale giunto al Ministero della Marina dal Comando della regia nave *Carlo Alberto*, ancorata a Porto Sydney (Nuova Scozia), risulta che la detta nave ricevette giornalmente dispacci radio-telegrafici dalla stazione di Poldim (Cornovaglia), per tutta la durata della navigazione dall'Inghilterra al Canadà e sino nell'interno di Porto Sydney.

Con ciò resta confermata la possibilità di tenersi in comunicazione contemporaneamente colle coste di Europa e d'America durante la traversata dell'Atlantico, almeno sino a distanza di circa 3000 miglia, ed a maggior ragione saranno assicurate le comunicazioni fra i due Continenti per mezzo di stazioni che dispongono di apparecchi dotati di maggiore potenza che quelli che praticamente conviene sistemare sulle navi.

Servizio regolare di automobili. — Il Municipio di Spoleto ha, il mese scorso, principiato un servizio regolare di automobili a vapore fra Spoleto e Norcia.

Le condizioni altimetriche per forti pendenze e planimetriche di quella via non avrebbero permesso un tracciato possibile di ferrovia a vapore: si doveva quindi scegliere o un servizio elettrico o altro sistema. Fu scelto quello di automobili a vapore, da adibirsi a trasporto di passeggieri, di posta e messaggeria. La distanza di 18 chilometri fra le due città si compie in quattro ore, con fermate alle stazioni intermedie di Caprareccia, Forca di Cerro, Grotte, Piedipaterno, Borgo Cerreto, Triponzo, Serravalle e Case di Norcia. Il servizio è giornaliero, con una sola corsa.

Norcia è paese ubertoso e celebre pel commercio di carni porcine, ed il nuovo mezzo di trasporto ne svilupperà il commercio.

Gli automobili sono capaci di 20 viaggiatori di due classi e questa linea così servita fu studiata e messa in esercizio dall'ing. Bernasconi di Milano, ed è la prima del genere in Italia.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Lavori e Forniture per Ferrovie.

Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Pei lavori di prolungamento della tettoia sul piano caricatore n. 5 in stazione di Milano P. G. Importo L. 13,500. Tempo utile per la presentazione delle offerte sino al 18 andante, ore 10.30.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Consiglio d'Amministrazione del 14 corrente). — Colla Ditta Bregani Fratelli, di Milano, per appalto lavori d'ampliamento della stazione di Albate-Camerlata;

Colla Ditta Bisio Andrea, di Mondovì, per costruzione di arco rovescio nella galleria omonima;

Colla Société Anonyme des Ateliers Germain, di Monceau-sur-Sambre, per fornitura di 50 carri coperti a due assi per trasporto derrate alimentari;

Colla Società suddetta per fornitura di altri 50 carri come sopra;

Colla Società suddetta per fornitura di 25 carri scoperti a due assi con bilico;

Colla Società suddetta per fornitura di altri 75 carri scoperti a due assi, serie L-F;

Colla Compagnie Centrale de Construction de Haine-Saint-Pierre per fornitura di n. 50 carri scoperti a due assi, serie L;

Colla Société Anonyme de Construction « La Métallurgique », di Bruxelles, per fornitura di n. 50 carri scoperti a due assi, serie L-F, da 17 tonn., e di 100 carri id., serie L, da 18 tonn.;

Colla Ditta Ferdinando Zanoletti, di Milano, per fornitura di kg. 12,000 di rame in lamiere da 1|2 mm. di spessore;

Colla Ditta Giuseppe Poccardi e C., di Torino, per fornitura di n. 2400 cuscinetti di bronzo lavorato per assi da veicoli;

Colla Ditta Corsi Felice, di Lecco, per fornitura di kg. 300,000 di olio vegetale per illuminazione;

Colla Ditta Corsi Felice, di Lecco, per fornitura di kg. 100,000 di olio di lino cotto;

Colla Ditta Gaslini Pietro, di Rogoredo, per fornitura di chilogrammi 600,000 di olio di ravizzone per illuminazione;

Colla Ditta Emilio Foltzer, di Meina, per fornitura di kg. 130,000 di grasso composto per veicoli;

Colla Ditta Carlo Ruchat succ. Fischer, di Firenze, per fornitura di tonn. 48,000 di carbone inglese in mattonelle;

Colla Società Carbonifera Industriale Italiana, di Genova, per fornitura di tonn. 12,000 di carbone inglese in mattonelle;

Colla Società suddetta per fornitura di tonn. 70,000 di mattonelle speciali;

Colla Società Milanese per l'Agglomerazione dei Carboni, di Civitavecchia, per fornitura di tonn. 19,000 di carbone inglese in mattonelle;

Colla Società Meridionale per i Carboni, di Torre Annunziata, per fornitura di tonn. 29,000 di carbone inglese in mattonelle.

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Ufficio Edilità e Lavori Pubblici di Genova (22 novembre, ore 12). — Appalto dei lavori di costruzione di due tronchi di strada in prosecuzione del corso Torino e di via Casaregia, per L. 202,000, provvisoriamente aggiudicato per L. 161,600, col ribasso cioè del 20 per cento. Consegna lavori 12 mesi. Dep. provv. L. 20,000. Dep. spese L. 3000.

Sezione Genio Militare di Caserta (22 novembre, ore 16). — Appalto dei lavori di miglioramento dell'ospedale principale, per L. 15,846. Dep. provv. L. 1500. Ultimaz. lavori 90 giorni. Documenti 20 novembre.

R. Prefettura di Napoli (24 novembre, ore 12). — Appalto dei lavori di risanamento della copertura del locale della 1ª divisione dell'ex-bagno penale di Ponza, provvisoriamente aggiudicato per L. 4388.43, col ribasso cioè del 47 0|0.

Municipio di Vetralla (Roma) (24 novembre, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori di costruzione del pubblico mattatoio, per lire L. 18,650. Cauz. L. 3600. Dep. provv. L. 1000.

Municipio di Valguarnera (Caltanissetta) (24 novembre, ore 12). — Appalto delle opere di allacciamento conduttura fino al serbatoio diramatoio delle acque potabili delle sorgenti denominate Valle d'nferno e Valle Ammalati, poste nell'ex-feudo Cafeci, nel territorio di Castrogiovanni, provvisoriamente aggiudicato al signor ing. Giuseppe Compagno fu Salvatore, per L. 61,719.25. Cauz. 1|10. Dep. spese L. 1500.

R. Prefettura di Ravenna (25 novembre ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori per l'urgente difesa frontale, con sassaia e rivestimento di sponda, alla botta Bacino Chiusa Lovatelli-Fabri ed ai froldi Fusconi e Lama, in destra del fiume Montone, di m. 359, per L. 12,720. Consegna lavori 60 giorni. Docum. 20 novembre. Cauz. decimo. Dep. provv. L. 500.

R. Prefettura di Bologna (26 novembre, ore 12, unico def.). — Appalto dei lavori di costruzione dell'edificio per l'Istituto di Mineralogia nella R. Università di Bologna, per L. 151,700. Consegna lavori 24 mesi. Docum. 18 novembre. Dep. provv. L. 10,000.

Amministrazione Provinciale di Parma (27 novembre, ore 14, unico def.). — Appalto dei lavori per la costruzione del 2º tronco della strada di serie n. 145, da Borgonuovo per Val di Taro a Bedonia, dal torrente Tirana alle cave di Carmiglia, di m. 3331.60, per L. 136,000. Dep. provv. L. 8300. Ultimaz. lavori 2 anni.

Deputazione Provinciale di Ravenna (29 novembre, ore 12, migl. di ventes.). — Appalto dei lavori per la costruzione di due ponti in calcestruzzo di cemento armato a travate indipendenti a Sant'Agata, sul fiume Santerno, di m. 67.55, e di Cotignola, sul fiume Senio, di m. 38.20, in adiacenza e sostituzione degli attuali ponti in legname.

Società del Tiro a Segno Nazionale di Guarcino (Roma) (29 novembre, ore 10). — Appalto dei lavori di costruzione del nuovo campo di tiro, per L. 12,000. Dep. provv. L. 600. Cauz. L. 1300. Fatali 20 dicembre, ore 12.

Direzione del Genio Militare di Milano (2 dicembre, ore 10, defin.). — Appalto dei lavori di sistemazione della caserma di San Simplicio in Milano, per L. 125,000. Cauz. L. 12,500. Consegna lavori 300 giorni. Docum. 28 novembre.

R. Prefettura di Torino (3 dicembre, ore 10). — Appalto dei lavori di costruzione di un corpo di fabbrica costituente il carcere mandamentale del Comune di Oulx, per complessive L. 19,600. Consegna lavori 180 giorni. Docum. 21 novembre. Dep. provv. L. 500. Cauz. L. 2000.

R. Prefettura di Campobasso (4 dicembre, ore 10, unico def.). — Appalto di tutti i lavori e relative provviste occorrenti per la sistemazione e consolidamento del 5º tronco della strada provinciale n. 74, comprese fra Civitanuova del Sannio e la strada provinciale Aquilonia, di m. 9197, per complessive L. 90,600. Consegna lavori 18 mesi. Dep. provv. L. 5000.

R. Prefettura di Genova (4 dicembre, ore 10, secondo incanto). — Appalto dei lavori occorrenti all'escavazione dei porti, rade e spiaggie aperte delle provincie di Genova e di Portomaurizio durante il sessennio 1902-1908, per complessive L. 1,150,000. Dep. provv. L. 50,000. Fatali senza ulteriore avviso 15 dicembre, ore 12. Docum. 26 novembre.

R. Prefettura di Palermo (6 dicembre, ore 10). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione del 1º tronco della strada nazionale n. 70, Termini-Taormina, compreso fra il bivio sul ponte Fiumetorto e l'abitato di Caltavuturo, di m. 29,793, escluse le traverse di Cerda e di Caltavuturo, di m. 860, e per conservare le opere d'arte che lo corredano, nel sessennio 1902-1908, per complessive L. 207,607.23. Docum. 28 novembre. Cauz. decimo. Fatali 22 dicembre, senza ulteriore avviso d'asta. Dep. provv. L. 10,000.

R. Prefettura di Salerno (9 dicembre, ore 10, definitivo). — Appalto dei lavori occorrenti alla parziale sistemazione del torrente Fabbricato, nel tronco compreso fra l'ultima briglia a monte a m. 1174.15 a valle del ponte S. Domenico, di m. 3061.05, per complessive L. 127,000. Dep. provv. L. 8000. Consegna lavori 20 mesi. Docum. 1º dicembre, p. v.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Arsenale di Costruzione Artiglieria di Napoli (22 novembre, ore 14, unica definitiva). — Fornitura di kg. 3500 di acciaio dolce in lamiera al nichel a L. 0.50, L. 1750. Dep. provv. L. 175. Consegna 40 giorni.

Ministero Poste e Telegrafi (24 novembre, ore 15.30, unica definitiva). — Fornitura di bracci di ferro curvi a vite per pali, numero 25,000 a L. 0.40, L. 10,000. Dep. provv. L. 500.

Direzione Arsenale Costruzione Artiglieria di Napoli (24 novembre, ore 14, unica definitiva). — Fornitura di kg. 1490 d'acciaio fuso in dischi per utensili a L. 2; kg. 68 in blocchi per stampi a L. 2, L. 4348. Dep. provv. L. 435. Consegna 50 giorni.

Direzione Artiglieria Fabbrica d'Armi di Brescia (25 novembre, ore 10, unica definitiva). — Fornitura di kg. 40,000 di carbone di quercia a L. 0.09, L. 3600. Consegna 30 giorni.

Direzione dell'Arsenale di Costruzioni d'Artiglieria di Napoli (25 novembre, ore 14). — Fornitura di acciaio fuso in verghe per utensili kg. 2260, a L. 1.80, totale L. 4068. Dep. L. 407. Consegna 60 giorni.

— (2 dicembre, ore 14, unica). — Fornitura di morse kg. 520 mezzane del n. 10, a L. 1.30; 1680 piccole n. 10, a L. 1.30, totale L. 2860. Dep. L. 286. Consegna 90 giorni.

Direzione Officina Costruzioni d'Artiglieria di Napoli (27 novembre, ore 14). — Fornitura di tonn. 150 di coke metallurgico a L. 60, L. 9000. Dep. provv. L. 900. Consegna 30 giorni.

Direzione Strade Ferrate Rete Adriatica in Firenze (29 novembre). — Provvista di nuovo macchinario per le officine del deposito locomotive di Firenze e Lucca, per le officine di Bologna e Rimini e per l'officina di Verona.

Direzione Officina Costruzioni d'Artiglieria di Napoli (1° dicembre, ore 14). — Fornitura di kg. 5700 di rame in verghe sagomato (per corone di shrapnels a carica centrale di ghisa da esercitazione, da 75 da comp.) e cioè: per corona anteriore kg. 1500; per corona posteriore kg. 4200 a L. 2.50, L. 14,250. Cauzione lire 1425. Consegna 30 giorni.

Direzione Generale R. Arsenale di Taranto e Spezia (3 dicembre, ore 11, def.). — Appalto della lavorazione di tonn. 300 di lamiere lisce e verghe angolate di ferro omogeneo, per complessive L. 60,000, provvisoriamente aggiudicato col ribasso del 20.51 e 5.26 0[0, e cioè per L. 45,185.30. Dep. provv. L. 6000. Risultati d'asta 9 dicemre, ore 11. Dep. provv. L. 1500.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Novembre 8	Novembre 15
Azioni Ferrovie Biella	L. 544	555
» » Mediterranee	» 427	430
» » Meridionali	» 657.50	656.50
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	» 400	400
» » » (2ª »)	» 385	385
» » Secondarie Sarde	» 226.50	231.50
» » Sicule.	» 652	655
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D* .	» 341.75	342
» » Cuneo 3 0[0	» 360	360
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1[2 °/₀ . .	» 100	100.25
» » Mediterranee 4 0[0 . .	» 499	498
» » Meridionali.	» 331	330.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 312	311.50
» » » 2ª emiss. »	314	313.50
» » Sarde, serie *A*.	» 334	334
» » » serie *B*.	» 334	334
» » » 1879	» 334	334
» » Savona	» 360	360
» » Secondarie Sarde	» 506	506
» » Sicule 40[0 oro. . . .	» 518	518
» » Tirreno	» 514	511
» » Vittorio Emanuele . .	» 360	359

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1902-903. — *12ª Decade — Dal 21 al 31 Ottobre 1902*

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1902	107,577.00	2,447.00	18,434.00	160,675.00	1,054.00	290,187.00	618.00	469.00
1901	107,438.00	2,607.00	18,641.00	168,088.00	392.00	297,166.00	618.00	481.00
Differenze nel 1902	+ 139.00	— 160.00	— 207.00	— 7,413.00	+ 662.00	— 6,979.00	»	— 12.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 OTTOBRE 1902.								
1902-903	1,316,597.00	28,891.00	212,967.00	1,814,788.00	20,623.00	3,423,866.00	618.00	5,540.00
1901-902	1,229,335.00	26,874.00	208,009.00	1,869,689.00	17,045.00	3,350,952.00	618.00	5,422.00
Differenze nel 1902-903	+ 87,262.00	+ 2,017.00	+ 4,958.00	— 24,901.00	+ 3,578.00	+ 72,914.00	»	+ 118.00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1902	45,491.00	855.00	9,294.00	26,398.00	72.00	82,110.00	482.00	170.00
1901	45,363.00	966.00	10,656.00	29,488.00	150.00	86,623.00	482.00	180.00
Differenze nel 1902	+ 128.00	— 111.00	— 1,362.00	— 3,090.00	— 78.00	— 4,513.00	»	— 10.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 OTTOBRE 1902.								
1902-903	470,284.00	8,871.00	65,628.00	312,275.00	2,775.00	862,833.00	482.00	1,790.00
1901-902	446,056.00	9,056.00	63,892.00	268,939.00	2,308.00	793,251.00	482.00	1,646.00
Differenze nel 1902-903	+ 24,228.00	— 185.00	+ 1,736.00	+ 43,336.00	+ 467.00	+ 69,582.00	»	+ 144.00

STRETTO DI MESSINA

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1902	5,671.00	249.00	1,210.00	3,295.00	»	10,425.00	23.00	453.00
1901	5,093.00	235.00	1,035.00	2,358.00	»	8,721.00	23.00	379.00
Differenze nel 1902	+ 578.00	+ 14.00	+ 175.00	+ 937.00	»	+ 1,704.00	»	+ 74.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 OTTOBRE 1902.								
1902-903	55,416.00	1,707.00	7,535.00	27,803.00	31,00	92,492.00	23.00	4,021.00
1901-902	47,172.00	1,700.00	6,395.00	20,068.00	31,00	75,366.00	23.00	3,277.00
Differenze nel 1902-903	+ 8,244.00	+ 7.00	+ 1,140.00	+ 7,735.00	»	+ 17,126.00	»	+ 744.00

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI – Londra (2) 1a classe	Londra (2) 2a classe	Parigi (3) 1a classe	Parigi (3) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO – Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Londra (4) validità	Parigi (5) 1a classe	Parigi (5) 2a classe	Parigi (5) validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais e via Boulogne) .	162 05	111 80	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 85	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	158 15	149 —	102 35	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 85	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI		1a e 2a classe		1a,2a,3a classe	1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a, 2a e 3a classe		Treno lusso PENINSULAR EXPRESS part. da Londra il venerdì
					(*)		(***)		(1)
Londres Ch.-Cross	Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . .	—	—			11 — a.		—		—
Douvres.	—	11 05 a.		↓	1 — p.	↓	11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.)	Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet)	Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
		(F) W.R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese)	Par.	1 15 p.	1 30 p.		3 — p.		1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet)	Par.		1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries	Arr.	↓		↓		↓	2 29 a.		
	Par.		↓		↓		2 31 a.		↓
Folkestone . .	Par.			11 50 a.		4 10 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime ora Eur. occ.	Arr.			1 30 p.		5 50 p.	↓		
Boulogne Maritime ora fr.	Arr.			1 34 p.		5 54 p.			
						(F) W.R.			
	Par.			2 10 p.		6 17 p.			
Boulogne Central	Arr.		2 12 p.	2 15 p.	↓	6 22 p.	↓		↓
	Par.	↓	2 25 p.			6 25 p.			
Amiens (Buffet) .	Arr.		4 12 p.		5 16 p.	—	4 04 a.		3 — a.
	Par.		4 17 p.		5 21 p.	—	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord . . (Buffet-Hôtel)	Arr.	4 45 p.	6 05 p.		6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		
	Par.	—	6 33 p.		7 58 p.	9 21 p.	7 03 a.		Per la grande cintura ↓
	Arr.	—	7 16 p.		8 42 p.	10 01 p.	7 43 a.		
Paris-PLM (Buff.)		1a 2a cl. (L)	W. L. 1 2a (H)		1a 2a cl.	1a 2a cl.	(M)	(N)	
	Par.	7 10 p.	8 50 p.	9 35 p.	10 20 p.	10 30 p.	9 20 a.	2 — p.	
Dijon	Arr.	12 18 p.	1 31 a.	2 16 a.	2 48 a.	3 40 a.	2 17 p.	7 08 p.	9 35 a.
Evian	—	1 14 p.	8 27 a.	—	—	1 14 p.	10 48 p.	—	—
Genève	—	10 45 a.	—	7 51 a.	—	11 16 a.	7 33 p.	—	—
Chamonix	—	6 21 p.	10 49 a.	—	—	6 21 p.	—	—	—
Aix-les-Bains	—	9 05 a.	6 12 a.	—	7 01 a.	10 19 a.	7 01 p.	12 23 a.	1 46 p.
Chambéry	—	9 37 a.	6 41 a.	—	7 25 a.	10 55 a.	7 35 p.	12 47 a.	2 06 p.
Modane	—	1 46 p.	—	—	10 02 a.	8 04 p.	—	3 34 a.	4 51 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . .	Arr.	18 55	—	—	14 22	4 55	—	8 20 a.	21 16
Torino.	Par.	20 —	—	—	14 50	6 45	—	8 45	
Novara	Arr.	21 56	—	—	16 47	9 14	—	10 55	
Milano	Arr.	23 05	—	—	17 45	10 15	—	12 6	
Venezia	Arr.	—	—	—	23 30	—	—	18 45	
Torino.	Par.	20 05	—	—	15 —	5 25	—	8 40	Sleeping-cars con Dining-car ↓
Genova	Arr.	23 20	—	—	18 25	8 45	—	12 —	
San-Remo . . .	—	5 45	—	—	23 33	—	—	16 44	
Pisa.	—	3 20	—	—	23 25	12 35	—	17 —	
Firenze	—	7 15	—	—	1 20	17 28	—	19 15	
Livorno	—	5 36	—	—	0 7	15 5	—	18 —	
Roma	—	10 10	—	—	7 —	19 15	—	23 43	
Napoli	—	18 35	—	—	18 36	0 35	—	7 —	
Brindisi	—	—	—	—	8 16	—	—	18 7	
Torino.	Par.	20 05	—	—	—	—	—	8 40	21 30
Alessandria	Arr.	21 32	—	—	—	—	—	10 13	22 59
Bologna	—	2 31	—	—	—	—	—	14 50	3 01
Ancona	—	7 13	—	—	—	—	—	23 —	6 40
Brindisi. . . .	—	21 48	—	—	—	—	—	10 59	17 20
Firenze	—	6 34	—	—	—	—	—	18 3	Arrive a Brindisi la domenica
Roma	—	13 10	—	—	—	—	—	23 25	
Napoli.	Arr.	18 35	—	—	—	—	—	7 —	

RITORNO

STAZIONI		1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . .	Par.	8 50	—	—	15 5	Lusso	—	—
Roma	—	14 30	—	—	23 10	—	—	—
Firenze	—	21 10	—	—	6 10	—	—	—
Brindisi	—	7 —	—	—	17 33	—	—	—
Ancona	—	20 25	—	—	5 35	—	—	—
Bologna.	—	1 35	—	—	10 30	—	10 30	—
Alessandria	—	7 15	—	14 20	17 10	—	21 55	—
Torino.	Arr.	9 2	—	16 05	19 10	—	23 35	—
Brindisi.	Par.	—	—	18 35	—	—	9 42	—
Napoli.	—	8 50	—	15 50	—	—	23 15	—
Roma	—	14 50	—	21 —	—	14 20	8 15	—
Livorno	—	21 6	—	2 —	8 30	19 25	13 15	—
Firenze	—	19 35	—	21 5	7 15	17 30	12 10	—
Pisa.	—	23 15	—	3 5	9 8	20 45	15 —	—
San Remo . . .	—	18 32	—	1 45	8 9	—	14 15	—
Genova	—	3 5	—	7 5	14 55	0 35	20 —	—
Torino.	Arr.	7 —	—	10 25	19 10	4 50	23 35	—
Venezia	Par.	—	—	—	8 45	—	14 —	—
Milano	Par.	—	—	7 5	16 —	—	20 15	—
Novara	—	—	—	8 7	17 1	—	21 15	—
Torino.	Arr.	—	—	10 20	19 5	—	23 10	—
		(D)						
Torino.	Par.	7 45	—	13 30	19 30	—	—	24 —
Modane (ora franc.) .	—	11 40 a.	—	5 45 p.	10 22 p.	—	—	3 20 a.
Chambéry	—	3 8 p.	—	9 15 p.	12 36 a.	—	6 46 a.	5 57 a.
Aix-les-Bains	—	3 43 p.	—	9 47 p.	12 59 a.	—	7 18 a.	6 20 a.
Chamonix	—	7 40 a.	—	4 20 p.	—	—	—	—
Evian	—	12 37 p.	—	7 22 p.	—	—	4 3 a.	—
Genève	—	1 50 p.	—	7 35 p.	9 28 p.	—	5 55 a.	3 27 a.
		1a cl.						
Dijon	—	11 37 p.	—	2 39 a.	5 22 a.	—	1 25 p.	11 33 p.
Paris-PLM (Buff.)	Arr.	5 — a.	—	7 23 a.	9 41 a.	—	6 21 p.	5 15 p.
	Par.	7 11 a.		—	10 19 a.	—	6 50 p.	
Paris-Nord . . . (Buffet-Hôtel)	Arr.	7 52 a.		—	11 4 a.	—	7 42 p.	
		1a,2a,3a	1a 2a cl.	(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl. W.R.(A)		Pranzo 1a 2a 3a (**)	
	Par.	8 15 a.	—	9 45 a.	11 35 a.	—	9 — p.	
Amiens (Buffet) .	Arr.	9 52 a.	—		1 — p.	—	10 46 p.	
	Par.	9 57 a.	—	↓	1 4 p.	—	10 51 p.	
Boulogne (Buffet) Central	Arr.	11 28 a.	—			—		
	Par.	11 30 a.	11 40 a.		↓	—	↓	
Boulogne Maritime ora fr.	Arr.	11 35 a.	—			—		
	Par.	11 50 a.	—			—		
Boulogne Maritime ora E. occ.	Par.	11 46 a.	—			—		
Folkestone . . .	Par.	2 — p.	—			—		
Boulogne-Tintelleries	Arr.	↓	11 44 a.		↓	—	12 31 a.	
	Par.		11 46 a.	↓		—	12 33 a.	
Calais-Ville (Buffet)	Arr.		12 27 p.		2 55 p.	—	1 12 a.	
Calais Maritime (ora francese)	Arr.		1 5 p.	1 5 p.	3 01 p.	—	1 21 a.	
Calais Maritime (Buffet)	Par.		1 20 p.		3 19 p.	—	1 39 a.	
ora Eur. occ.	Par.		1 16 p.		3 15 p.	—	1 35 a.	
Douvres.	—	↓	3 5 p.		5 15 p.	—	3 40 a.	
Londres Victoria .	Arr.		—		7 — p.	—	—	
Londres Ch.-Cross.	Arr.	3 45 p.	4 55 p.		—	—	5 40 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — *Vetture dirette da Boulogne verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Boulogne a Milano e Venezia col treno che parte da Boulogne alle 6.17 p. e da Parigi-Lione alle 10.20 ant. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Calais col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 11.35 ant. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino.

TORINO, 1902 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 33.